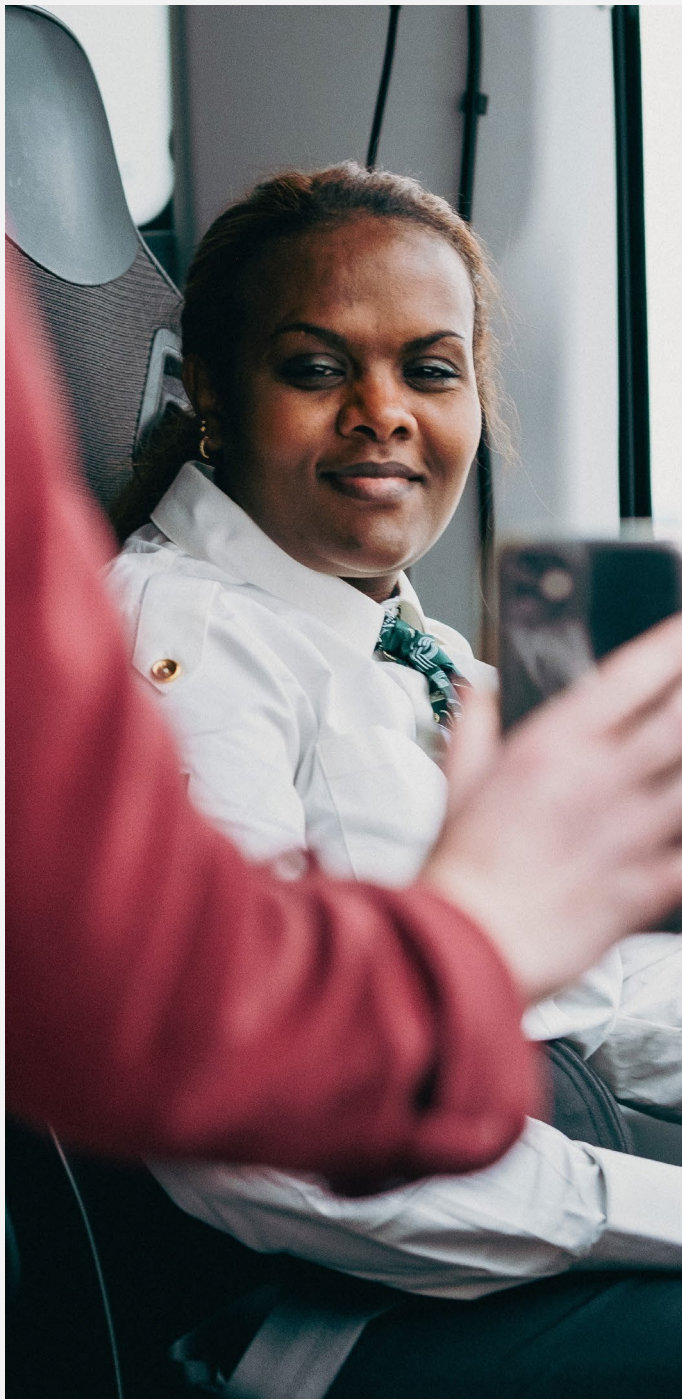




Års- og bærekraftsrapport 2023

Vygruppen





Innhold

Konsernsjefen har ordet	3	Årsregnskap	
Dette er Vy		Årsregnskap – Vy-konsernet	47
Vygruppen	5	Årsregnskap – Vygruppen AS	86
Buss	6	Revisors beretning	107
Tog	7	Skattepolicy	109
Kundeopplevelse og innovasjon	8	Eierstyring og selskapsledelse	110
Gods	9	Klimaregnskap	113
Konsernledelsen	10	Datagrunnlag	118
Viktige hendelser i 2023	11	Vygruppens klimagassutslipp 2013 - 2025	122
Bærekraftsrapport		GRI-rapport	127
Innledning	12	Klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter	152
Tall og fakta	14	EU-taksonomi	157
Gode kundeopplevelser hver dag	18	Likestillingsredegjørelse for Vy	161
Bransjeledende innovasjon	23	Redegjørelse etter Åpenhetsloven	167
Effektiv og pålitelig i alt vi gjør	29		
Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere	32		
Samletabell	37		
Aktsomhetsvurderinger, prinsipper og rapporteringsstandarder	38		
Oversikt over rammeverk	40		
Styrets beretning	42		



Hver tur teller

Konsernsjefen har ordet

Omtrent en tredjedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transport. Vy spiller en viktig rolle for å redusere utslippene. Hvert tog kan erstatte 600 biler, stadig flere av bussene våre er elektriske og godstogene våre erstatter 1200 trailere på veien hver dag. Sammen med kundene våre bidrar vi til lavere utslipp og mindre kø, samtidig som vi arbeider for at myndighetene skal prioritere kollektivtrafikk fremfor motorveier og rullebaner.

I 2023 doblet vi antall elektriske busser fra året før, og har nå 226 elbusser. Vi lanserte flere nye ekspressbussruter og deltok i et verdensledende pilotprosjekt sammen med Kolumbus der vi lanserte en ny selvkjørende buss i rute i Stavanger. I togvirksomheten har vi i 2023 økt antall avganger på alle linjer mellom Østfold/Follo og Oslo, doblet antall togavganger mellom Oslo og Gøteborg, og i mai 2024 vil vi øke fra fire til seks avganger hver vei på Bergensbanen. Dette er viktig for å få flere til å reise miljøvennlig.

Da er det ekstra motiverende å se at reisetallene totalt sett er på nivå med 2019, før pandemien. De som også bidrar mest til det, er de dyktige medarbeiderne i Vy, som står på, gir gode råd og hjelper de reisende og godskundene hver dag, både når ting går som planlagt og når noe går skeis.

Vy fikk hele Østlandet

Når Vy-året 2023 skal oppsummeres, velger jeg å trekke frem den største oppturen og den tøffeste utfordringen. 3. mars i år fikk vi vite at Vy skal fortsette å drifte togtrafikken på Østlandet de neste ti årene, med oppstart ved den årlige togruteendringen 10. desember. For folk flest var nok ikke dette noen stor sak, siden Vy kjører alle lokal- og regiontogene på Østlandet i dag også. De to kontraktene for Østlandet betyr at vi fra senest 2028 skal drifte all togtrafikk til Oslo Lufthavn, når rutene som i dag kjøres av Flytoget, blir en del av regiontogtilbudet.

Begrunnelsen for integreringen av tilbringertjenesten er at regiontogene er fulle i rushtiden. Flytogene fylles først opp på Oslo S, der regiontogene vestfra i stor grad tømmes. Ved å dele på plassen blir det plass til alle. Dette er bakgrunnen for at Jernbanedirektoratet, i to grundige analyser fra 2019 og 2020, anbefalte Solberg-regjeringen å erstatte dagens flytogtilbud med vanlige regiontog.

Vi har lenge argumentert for at en samlet togdrift på Østlandet er best for kundene og samfunnet, og gleder oss til å levere flere avganger og et svært godt togtilbud til alle på Østlandet, både pendlere, fritidsreisende og flyreisende.

"Hvert tog kan erstatte 600 biler, stadig flere av bussene våre er elektriske og godstogene våre erstatter 1200 trailere på veien hver dag."

Ekstremvær satte oss på prøve

Klimaendringene vil bringe med seg varmere, villere og våtere vær. Det har vi opplevd flere ganger i den siste tiden. I august rammet ekstremværet Hans oss hardt, og kollapsen av Randklev bru i Gudbrandsdalen gjør at vi fremdeles ikke kan frakte gods på Dovrebanen. Vi hjelper kundene med å finne alternative veier og kjører ekstra tog på Rørosbanen, men punktligheten og leveransene til kundene våre blir langt dårligere enn vanlig.

Og i jula og januar ble det nok en gang ekstremvær, med sprengkulde, ekstra store snømengder etterfulgt av regn og massiv snøsmelting. I slike situasjoner er det vanskelig å opprettholde den kapasiteten kundene trenger, for togene pakkes med snø og is og må tines og repareres, mens veiene til tider blir nesten ufremkommelige for bussene. Selv om vi hele

tiden skal jobbe for forbedringer, må vi være klar over at det vil komme værforhold der ikke en gang den beste beredskapen er nok. Men nye lokaltog som fases inn fra 2025 vil tåle ekstremvær bedre enn de eldste togene våre, som er 40-50 år gamle.

Vys medarbeidere strekker seg langt

Når reisen ikke går slik den skal, rammes kundene hardt. Men også medarbeiderne våre får ekstra krevende dager når ting ikke går på skinner eller veien ikke er kjørbær. Da finner bussjåførene nye ruter for å unngå stengte veier og CargoNets medarbeidere jobber på spreng for å få varene fram. Når infrastrukturen svikter, må medarbeiderne i togvirksomheten kaste seg rundt for å kartlegge situasjonen, finne ut hvor lenge det vil vare og hvordan reisende skal fraktes videre. I 2023 har dette skjedd for ofte og gitt en punktlighet for togene i Norge på 88 prosent. Det er ikke godt nok, men jeg er stolt av hvordan våre medarbeidere står på for at kundene tas best mulig vare på i slike vanskelige situasjoner.

Samtidig skal nyttig og riktig informasjon raskt deles på stasjon, i toget og i Vy-appen. Appen vår og tilgang på data gir oss mulighet for å gi bedre kundeinformasjon. Vi er ikke fornøyde og vil bli bedre, men gleder oss over at målrettet arbeid gir resultater, og at tilfredsheten med informasjon ved avvik økte i siste måling i november 2023.

Vy er en del av løsningen

Kollektivtransport og godstog er en viktig del av løsningen på miljøutfordringer. Det gjør at Vy er godt posisjonert for fremtidig vekst, samtidig som også vi stilles overfor nye krav. 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

11 643

Antall årsverk

9 748



Buss

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

Antall reiser i 2023

137,6 millioner

Omsetning

8 466 MNOK

Antall årsverk

6 021



Tog

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

Antall reiser i 2023

65,8 millioner

Omsetning

8 429 MNOK

Antall årsverk

2 582



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 inkludert Vy-appen og nettsiden, marked og kundeservice, mobilitet og forretningsutvikling og reiseliv inkludert Flåmsbana.



Gods

Vys godsvirksomhet, CargoNet, er Norges største godsaktør på jernbane og frakter alt fra mat og post, til tømmer, malm og flydrivstoff. Rundt 65 prosent av alt gods på bane i Norge kjøres av CargoNet, som daglig transporterer et volum som tilsvarer cirka 1200 lastebiler. Virksomheten tilbyr miljøvennlig og trygg godstransport på bane i Norge og mellom Norge og Sverige. CargoNet drifter også ti godsterminaler.

Omsetning i 2023

1 268 MNOK

Antall årsverk

470

Konsernledelsen

Per 31.12.2023



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 i 2023



Vy får tildelt togtrafikken på hele Østlandet av Jernbanedirektoratet. Beslutningen betyr at Vy får kjøre alle togene på Østlandet de neste ti årene, og at tilbringertjenesten som i dag kjøres av Flytoget, integreres senest i 2028.

Vy gjenvinner anbudet i Molde og Gjemnes, og er klare for å kjøre for Fram i ti nye år. Dessverre måtte vi avslutte bussanbudet i Nedre Glomma. Vi gjenvant også Drammen og Grenland, og startet opp en ny kontrakt Seljord-Grenland 1.1.23.

Ekstremværet «Hans» ødelegger mange veier og jernbanelinjer. Uværet fører til innstillinger i både buss- og togtransport. Randklev bru på Dovrebanen blir tatt av flom, noe som får store konsekvenser for godstransporten til CargoNet mellom Oslo og Trondheim. Brua forventes å åpne våren 2024.



Vestfoldbanen stenger mellom Larvik og Porsgrunn på grunn av at Bane Nor mangler tillatelse til å kjøre togtrafikken på strekningen. Banen åpner for trafikk igjen 7. desember.



Etter reduserte reisetall som følge av covid-19, tar antall reisende seg gradvis opp. Høsten 2023 opplever Vy høyere reisetall enn i 2019 i alle forretningsområder med unntak av på Flåmsbana. Men også på Flåmsbana øker reistallene raskt.

Kolumbus og Vy setter inn stor selvkjørende buss i Stavanger i ny rute. Bussen har også høyere hastighet enn tidligere selvkjørende busser, og kjører en rute med lyskryss, rundkjøringer, filskifter og tunell.

Den nyåpnede Blixtunellen (Follobanen) stenger 19. desember 2022 på grunn av strømproblemer. Bane Nor åpner Follobanen for trafikk igjen 5. mars 2023.



For 12. året på rad vant Vy bus4you «Sveriges nöjdaste kunder». Undersøkelsen er gjort av SKI, Svenskt kvalitetsindex. Vy flygbussarna fikk 2. plass.

Vy starter bussanbud i Kongsberg og Vikersund. Dette er Vys største el-busskontrakt og etter det vi erfarer det første distriktsanbudet i Europa med kun elektriske busser.

Vy Express utvider sin bussrute (VY190) mellom Stavanger og Bergen. Så nå går VY190 hele veien mellom Oslo og Bergen, og er Norges lengste bussrute.



CargoNet starter nytt godstogtilbud i samarbeid med Bring, mellom Oslo og Jönköping. Toget tar varer fra IKEA til Norge seks dager i uken, og har en transportkapasitet som tilsvarer 34 trailere hver dag.



Antallet brukere av Vys digitale tjenester øker, og når en rekordoppslutning med 900.000 månedlige brukere.

Ny ruteplan for tog starter 11. desember. Ruteplanen gir flere avganger og et bedre togtilbud for mange. Blant annet dobler Vy sine avganger mellom Oslo og Gøteborg.



Bærekraftsrapport

- Bærekraftig strategi og leveranser

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

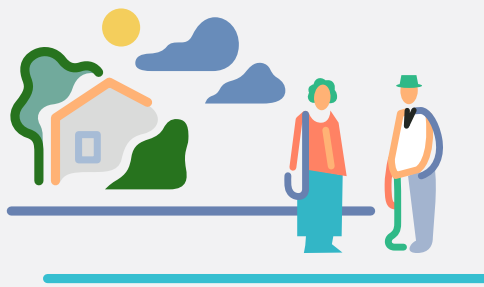
Kollektivandelen i Norge og Norden er lav i dag. Jo flere som reiser kollektivt i stedet for med privatbil eller fly, samt frakter gods på skinner i stedet for vei, jo mer sparer vi samfunnet for store klimagassutslipp. I tillegg gir kollektivtransport andre positive effekter som redusert støy, mindre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





Sparer areal

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



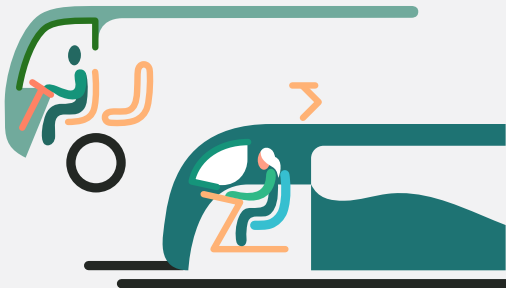
Reduserer støy

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



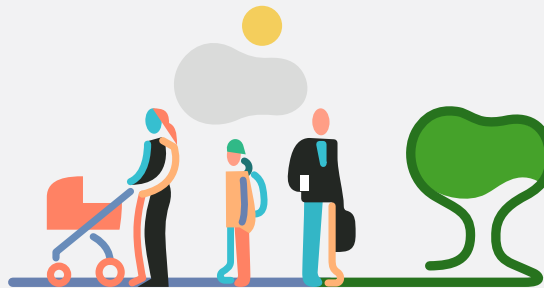
Sparer ressurser

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



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 antall ulykker

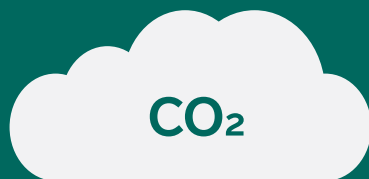
For hver tredje trafikkdrepte i Norge, er et tungt kjøretøy involvert. Den andelen er dobbelt så høy som snittet i Europa. Om lag 1200 trailere erstattes av CargoNet sin godsvirksomhet hver dag. Overføring av godstransport til bane forbedrer derfor sikkerheten på veiene.



Reduserer mikroplast og svevestøv

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

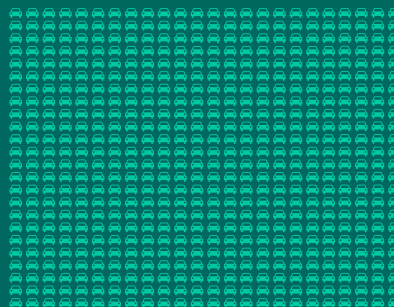
Vy bidrar til å redusere klimagassutslipp



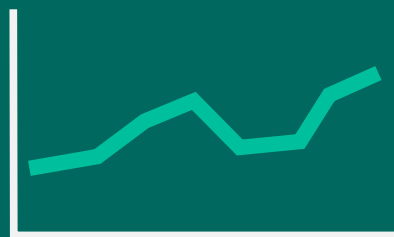
770 790 tonn
CO₂-ekvivalenter* spart
sammenlignet med alternativ
transport med bil og lastebil.

Dette tilsvarer det årlige
utslippet fra

392 000 biler



600 biler
blir i snitt erstattet av
et fullt tog i rushtrafikk



203 millioner
passasjerer fraktet med
våre tog og busser i 2023



810 %
økning i kilometer kjørt med
elbuss fra 2020 - 2023



1 200 trailere
erstattes av CargoNet sin
godsvirksomhet per driftsdøgn

*Kilde: Asplan Viak, note: Basert på personkm med tog og buss i 2023.
Antall personkm med buss og tog er da antatt å kjøre med personbil, med
snitt 1,6 personer i bilen (basert på RVU 2013/2014).

Klimaavtrykket av forskjellige reisemåter

(CO₂e per personkilometer)

Mellomstor bensinbil (kø) ¹



Mellomstor dieselbil (kø) ²



Mellomstor bensinbil ³



Mellomstor dieselbil ⁴



Fly economy ⁵



Buss (diesel) ⁶



Elbil (SUV) ⁷



Buss (biodiesel) ⁸



Elbil (liten) ⁹



Buss (elektrisk) ¹⁰



Tog (elektrisk) ¹¹



 Transportmidler som tilbys av Vy

Kilder:

1-4, 7, 9: Martin Weiss mfl. *Environmental Science Europe (2020). Energy efficient trade-offs in small to large electric vehicles*, s.3

5, 6, 8, 11: Chalmers tekniska högskola, *Semester och klimatet (2021), Metodrapport version 2.1*, s. 9

10: NHO Transport, *Høringsuttalelse til Klimakur 2030, 2020*, s. 9

Hovedmål:

Gode kundeopplevelser hver dag

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

Tiltak:

- Øke tilbud og frekvens
- Arbeide med serviceløftet og øke kvalitet i kundemøtet
- Utvikle sømløse digitale tjenester som gjør det enklere å velge kollektivt

Strategiske KPIer:

- Kundetilfredshet
- Omdømme
- Videreutvikling av tilbud for å få flere til å velge kollektivt

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Hovedmål:

Bransjeledende innovasjon

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

Tiltak:

- Redusere energibruk til kjøring
- Utnytte og ta i bruk ny teknologi, herunder utvikling av tjenester som øker kundetilfredshet og bedrer kundeinformasjon
- Redusere utslipp, blant annet å fase inn elektriske busser

Strategiske KPIer:

- Videreutvikling digitale kundetjenester
- Følge opp og måle fremgang på aktiviteter for å redusere utslipp
- Videreutvikling av operasjonell IT og andre digitale initiativer

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Hovedmål:

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

Tiltak:

- Forbedre og effektivisere prosesser
- Bedre punktlighet og regularitet
- Sikre at kontinuerlig forbedring er en del av daglig drift

Strategiske KPIer:

- Pålitelighet (punktlighet og regularitet) og status på tiltak for å bedre påliteligheten
- Kostnadseffektivitet

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Hovedmål:

Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

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

Tiltak:

- Fokus på trafiksikkerhet både i drift og opplæring av nyansatte
- Oppfølging av HMS internt og overfor leverandører
- Initiativer for å redusere sykefravær
- Initiativer for å sikre åpen og inkluderende kultur og trivsel på arbeidsplassen

Strategiske KPIer:

- MTA -indeks
- Sykefravær
- Kjønnsbalanse ledende stillinger
- Status for satsing på strategisk HMS

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



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 2023.

Transport er en av de største kildene til utslipp av klimagasser i Norge og står for rundt en tredel av Norges utslipp. Det er også indirekte utslipp knyttet til transport, for eksempel fra arealer som benyttes til veier, fra materialene og energien som brukes både i konstruksjon og vedlikehold av infrastruktur, til drivstoffet og til selve transportmiddelet som biler og fly. Hvor stor den samlede etterspørselen etter transport er, har derfor betydning for andre utslipp og utviklingen i andre sektorer utover transportsektoren (Klimautvalget 2050. Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050. NOU 2023: 25).

For omstillingen av transportsystemet til et lavutslippssamfunn vil det være sentralt å redusere behovet for transport så mye som mulig, flytte det som kan flyttes til transportmidler med lavere ressurs- og energiforbruk og utslipp, og endelig, forbedre teknologiene. Rammeverket unngå – flytte – forbedre (UFF) er et nyttig utgangspunkt for transportsektoren. For Vy er det viktig å bidra til å flytte reiser fra bil og fly til kollektivtransport. Samtidig er vi opptatt av å forbedre teknologien og å gå fra å kjøre for eksempel dieselbusser til elbusser.

Norges mål er ifølge klimameldingen 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, redusere kø og ulykker, minske støy, redusere ressurser knyttet til produksjon og bedre lokal luftkvalitet gjennom mindre mikroplast og svevestøv fra dekk. For å løse utfordringene, må flere velge kollektivt og det krever en sterkere satsing 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) - scope 4. I 2023 sparte Vy Norge for klimagassutslipp på 770 790* tonn CO₂-ekvivalenter ved å transportere våre kunder kollektivt og å frakte gods på bane. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra 392 000 biler.

Vi har en ambisiøs målsetting 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. Vy har i 2023 startet arbeidet med å sette vitenskapsbaserte klimamål som er i tråd med Parisavtalen.

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 medarbeidere 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.

**Kilde: Asplan Viak, note: Basert på personkm med tog og buss i 2023. Antall personkm med buss og tog er da antatt å kjøre med personbil, med snitt 1,6 personer i bilen (basert på RVU 2013/2014).*





Gode kundeopplevelser hver dag

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

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2023	Mål 2023	Mål 2024
Volumvekst Persontog Norge	18%	16%	5%
Volumvekst kommersiell buss	23%	18%	5%
Volumvekst gods (TEU)	-3%	21%	18%
Kundetilfredshet Persontog Norge	78	78	80
Kundetilfredshet kommersiell buss	81	86	85



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

Vy skal 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, så det blir enklere å velge kollektive og miljøvennlige løsninger. Produktene våre bidrar til færre lastebiler på veiene og mindre trafikk i og rundt byene. Vi ønsker alltid å gi våre kunder en god og forutsigbar reise, hvor vi er fremme til oppsatt tid. Hver dag bidrar vi til å løse reisebehovene til nesten 557 000 mennesker på en klimavennlig måte – og mer skal det bli. Hver tur teller!

Vy skal drive togtrafikken på Østlandet de neste 10 årene

De første månedene av 2023 var preget av stor usikkerhet rundt hvem som skulle få togkontraktene på Østlandet. I mars 2023 ble det klart at Jernbanedirektoratet ønsket å tildele all togtrafikk på Østlandet til Vy, og vi er glade for at vi skal kjøre alle togene på Østlandet de neste 10 årene. En samlet togdrift vil gi de reisende et mye bedre togtilbud og redusere kostnadene for fellesskapet. Vi har stor tro på at det nye rutetilbudet vil tiltrekke seg flere kunder.

Togåret 2023

Etter tøffe år med pandemi og endrede reisevaner, ser vi at reisetallene endelig er på nivå med 2019 igjen. Vi kan dermed si at kundene har kommet tilbake til togene våre. Veksten har vært størst på Østlandet, spesielt på R14 (Asker - Kongsvinger). Samtidig har trafikken på Østfoldbanen samlet sett hatt flere reiser enn i 2019, etter åpning av Follobanen og direktelinjen Oslo-Ski.

Pandemien har påvirket noen av vanene våre. Etter pandemien ser vi at flere benytter hjemmekontor nå enn tidligere, spesielt på fredager. Vi ser også at trafikken er mer fordelt i løpet av dagen og vesentlig høyere i helgene.

Tildeling av de to store togkontraktene på Østlandet og økningen i antall reisende har vært viktig for oss i året som har gått. Men 2023 har også vært et år preget av mange utfordringer med toginfrastrukturen i Øst, Vest og på Gjøvikbanen. Det har vært utfordringer med Follobanen, og da først og fremst Blixtunellen som var stengt til 5. mars.

I persontogvirksomheten skilles det mellom operatørvhengig punktlighet og total punktlighet. Den operatørvhengige

punktligheten, hvor kun forsinkelser som skyldes Vy er regnet inn, er i Norge på 98,3 prosent i 2023. Dette er på nivå med de siste årene og noe vi hele tiden jobber for å forbedre.

Den totale punktligheten, som inkluderer alle forsinkelser uavhengig av årsak, endte for Vys persontog i Norge på 88 prosent. Dette er en liten forbedring fra 2022, men under målet vårt på 90 prosent. For å levere et godt togtilbud, er vi helt avhengige av gode leveranser fra Bane Nor som har ansvaret for infrastrukturen. Vi har jevnlig samarbeidsmøter for arbeidet med punktlighet med Bane Nor på flere nivåer og jobber sammen for å forbedre punktligheten. Den svake punktligheten er en stor utfordring for kundene våre som ikke får det de forventer. Det er også krevende for våre medarbeidere, som for ofte blir stående i vanskelige kundesituasjoner.

I tillegg jobber vi med raskere og enklere kundekommunikasjon gjennom Vy-appen og på Vy.no, slik at kundene får rask og relevant informasjon om sin reise.

Vi kjører fire togkontrakter i Sverige, og der ble totalpunktligheten på 83 prosent.

Follobanen

Follobanen er det største løftet i norsk jernbane siden Gardermobanen åpnet i 1998. Det aller meste av Follobanen består av den 20 kilometer lange Blixtunellen. Follobanen åpnet på nytt 5. mars 2023, etter at den måtte stenge kort tid etter at den åpnet i desember 2022.

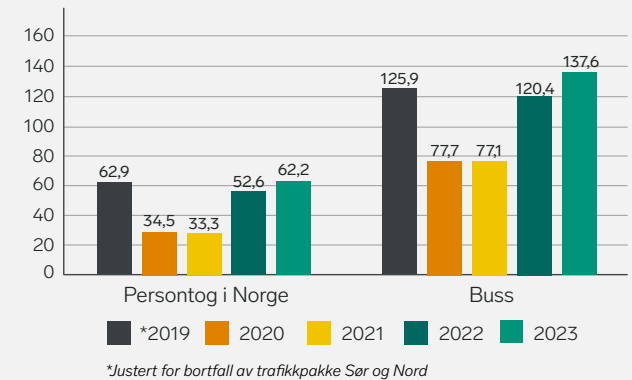
Det gjenstår fremdeles utbedringer på Follobanen. Det er varslet fra Bane Nor at utbedringene skal skje i løpet av 2024.

Sammen med Bane Nor har vi jobbet for å finne den beste løsningen for kundene våre, så lenge arbeidene pågår.

Kundetilfredshet som temperaturmåler for tog

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 for kundene,

Antall reiser sammenlignbar virksomhet (mill)



og tas inn i opplærings- og rekrutteringsprogrammet for medarbeidere i buss og tog.

Vi er glade for å se at vi får gode tilbakemeldinger på hvordan kundene opplever møtene med medarbeiderne våre, og informasjonen de får underveis. Jernbanedirektoratet gjennomfører kvartalsvis kundetilfredshetsundersøkelser om bord i togene. Resultatene viser at samlet kundetilfredshet blant togkunder på Østlandet i de fire kvartalene har ligget på 74, 79, 80 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, 81, 83 og 82 i samme tidsperiode. Like fornøyde kunder finner vi på Gjøvikbanen, med vekst fra 77 til 82 poeng gjennom året. Ombordpersonalet i togene får generelt god score av kundene og vi er stolte av ombordpersonalet på Bergensbanen som fikk en score på hele 97 poeng i tredje kvartal.

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

Hver sommer stenger Bane Nor en del togstrekninger på Østlandet for å utføre nødvendig vedlikehold. Denne perioden kaller vi for sommeravvik. Årets undersøkelse om sommeravviket

viser igjen en økning i kundenes tilfredshet med informasjonen de fikk. Å gi god informasjon ved avvik er en 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 togpersonalet og til kundene, den skal være koordinert på skjermer i togene og på stasjonen, over høyttaler, i app og på Vy.no. Selv om informasjonen nå er bedre enn for bare noen få år siden, er også forventningene fra kundene våre høyere og de digitale løsningene våre bedre. Vi har mye på gang for å bedre informasjonen til kundene våre, fordi vi vet at god og riktig informasjon er viktig.

Tog i Europa

Oslo – Gøteborg er en viktig transportforbindelse mellom Norge og Sverige, og et viktig utgangspunkt for mange togreiser videre i Europa. Vy satser enda mer på utenlandstrafikk, og fra 10. desember 2023 doblet vi antall avganger mellom de to byene.

Reisende mellom Oslo og Gøteborg er pendlere, forretningsreisende og fritidsreisende. Mellom Halden og Gøteborg har Vy et billettssamarbeid med Västtrafik, noe som innebærer at også deres kunder med periodebillett får gleden av et økt rutetilbud. I tillegg til økt hyppighet, har Vy også jobbet for at avgang- og ankomsttider korresponderer så godt som mulig med reiser videre i Europa, som for eksempel til København eller Hamburg. Økningen vil også gi forbindelser mellom Vy sine tog til/fra Bergen og Lillehammer, slik at det blir enklere for kundene å strekke reisen lenger.

Satsningen på Europa skjer også i digitale flater. Å reise med tog er en fantastisk måte å oppleve Europa på, men for mange reisende kan det være komplisert og uoversiktlig å finne riktig reiserute, bestille togbilletter og generelt navigere seg rundt mellom flere og ukjente billettssystemer. I mai lanserte vi derfor en ny bestillingsløsning for togreiser i Europa, som skal gjøre det enklere å planlegge og kjøpe reiser i flere land i Europa.

Togåret i Sverige

Vi kjører fire togkontrakter 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 forbedre reiselivstilbudet på enkelte strekninger. Ett eksempel er at vi har utarbeidet løsninger som gjør det enkelt for forretningsreisende som ønsker å ta nattog fra Stockholm mot Skellefteå. Nå kan vi tilby en mer komfortabel reise på denne ruten med tilpassede bussforbindelser fra Bastuträsk videre til Skellefteå, og også tilby reisende frokost på kjøpet.

I 2023 har vi hatt flest passasjerer noensinne i Norrtågs historie. En økning på vel 15 prosent sammenlignet med 2022. Etter pandemien har vi i dag passert det tidligere høyeste nivået vi hadde i 2019. Totalt hadde vi i underkant av 1,6 millioner reisende. Vi har det siste året markedsført ulike aktiviteter som har trukket flere reisende til togene våre.

For infrastrukturen har det vært et tøft år. Noe som har resultert i lav punktlighet og flere innstillinger.

Nattåget Norrland hadde tilsvarende antall reisende i 2023 som i 2022. Vi forventer en økning i 2024.

Det skal være enkelt å finne reise og kjøpe billett

Å reise miljøvennlig skal være enkelt. Vi vet at dette er viktig for å få folk til å velge kollektivt i stedet for bil. Og når vi vet hvilken avgang kundene våre har tenkt til å ta, kan vi også holde dem oppdatert med pushvarsel hvis det skjer endringer på deres avgang.

Vy-appen og vy.no selger togbilletter for Vy, SJ i Norge og Go-Ahead. I tillegg tilbys lokalbilletter fra Ruter, Østfold, Brakar, Vestfold, Telemark, Kolumbus og Skys. Og billetter til våre kommersielle bussruter, som er ekspressbussene vi kjører under eget navn. På vy.se og i vår svenske versjon av Vy-appen, selges all kollektivtransport i Sverige.

Vy-appen har 900.000 unike brukere per måned, og vy.no har 1,1 millioner unike brukere. Det gjøres ca. 1,5 millioner bestillinger i kanalene i måneden.

Vi har jobbet med mange nye tjenester og bedre brukeropplevelse med Vy-appen og på vy.no i 2023. Gjennom titusenvis av tilbakemeldinger fra kundene, har vi ukentlige

prioriteringer av nye ønsker og forbedringer. Noe av det som ble levert i 2023 er:

- Vy-appen selger Ruters Reis-billetter og vi viser en kombinert oversikt over Smartpris og Reis med forbruk og rabattnivåer.
- Helt nytt kjøpsløp gjør det enklere å bestille rett type billett med ulike rabatter og med setevelger.
- Mulighet for kjøp av både tur og retur i samme bestilling og rask måte å gjenta kjøp på.
- Lagring av et reisesøk på hjemskjerm. Det er nyttig når man skal hente noen og følge med på forsinkelser.
- Varslingstjenesten kan nå sende flere typer push-meldinger om forsinkelser, sporendringer eller endring på togsett til våre kunder.
- Sanntidslokasjon av tog på kart i appen (i Norge).
- Informasjon om hvor man bør stå på perrongen.
- Søk på reiser fra Norge til Danmark og salg av togreiser i nesten hele Europa på vy.no.
- Vi har nå 70 taxiselskap i Vy-appen.

Fornøyde busskunder

I Sverige hadde Vy buss med Bus4You de mest fornøyde kundene innenfor persontransport for 12. år på rad i den årlige undersøkelsen gjort av Svensk Kvalitetsindex. Vy Flygbussarna kom på tredje plass i samme undersøkelse.

Vy buss Sverige jobber videre med «Det gode vertskap – kunsten å få våre gjester til å føle seg velkommen» i hele virksomheten. Det gode vertskapet som arbeidssett for å få folk til å føle seg velkomne har tidligere blitt implementert i Vy bus4you. Dette arbeidet har bidratt til den høye kundetilfredsheten de siste elleve årene. Planen er å fortsette å jobbe med «Det gode vertskap» i 2024.

I Norge gjør det kommersielle busstilbudet det bra. Vy express kom på 97. plass på målingen til Norsk Kundebarometer i 2023. Det er en nedgang fra året før, hvor vi kom på 84. plass. Det er likevel bedre enn 2021, hvor vi var på 124. plass. I bransjen ble Vy express rangert som nummer ni av 16 persontransportbedrifter.

Kundetilfredsheten er god for våre ekspressbuss. Snittet for 2023 er 81 prosent, som viser at kundene våre er godt fornøyde. Men det er likevel en nedgang fra toppåret 2022 da tilfredsheten endte på 85 prosent. Det kan være flere årsaker

til at kundetilfredsheten har gått noe ned i år. Ekstremvær, store nedbørmengder og stengte fjelloverganger påvirket punktligheten og det har vært utfordringer med noen tekniske problemer som gjorde at vi i en periode måtte erstatte noen av våre vanlige dobbeltdekkere med andre busser. Dessverre hadde ikke alle erstatningsbussene den samme høye standarden som de opprinnelige bussene.

Vi har fått gode tilbakemeldinger på at vi har forlenget busslinjen vår VY190 videre fra Stavanger til Bergen.

Forbedringsprisen 2023

For andre gang delte vi i år ut en intern forbedringspris. Hensikten er å vise frem personer og tiltak som skaper forbedringer for kunder og ansatte. Vinneren av årets forbedringspris er Vy buss i Fyrbodalen i Sverige. Gjennom god og trygg ledelse og godt salg og oppfølging av kontrakten, har teamet levert meget gode økonomiske resultater. Avdelingen har høyt engasjement fra medarbeiderne og lavt sykefravær.

Arbeid med universell utforming

Det skal være enkelt for alle å reise med Vy. Vi jobber derfor med å sikre at våre produkter og tjenester tilfredsstiller kravene til universell utforming. Vi har kontakt med flere interessepolitiske organisasjoner for personer med nedsatt funksjonsevne og andre eksterne aktører på området. Og vi er med i Jernbanedirektoratets Toggruppen for universell utforming.

I 2023 har vi blant annet samarbeidet med Bane Nor om å ta frem en ny type stasjonsbasert rullestolrampe for tog med lavt gulv. Vi har gitt innspill til Norske Tog i anskaffelse av nye lokaltog (type 77) og nye fjerntog (type N10), 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. Vi samarbeider med flere interesseforeninger som representerer ulike brukergrupper. Vy buss er godt i gang med en satsing på klart språk. I første omgang satses det på å bruke klart språk i opplæringen av våre egne medarbeidere. For ord skal ikke bare være fysisk tilgjengelig, det er viktig at man også forstår det som står der. Klart språk er nyttig for alle, og spesielt hvis man har lese- og



skrivevansker eller norsk som andrespråk. Vy buss har fått støtte til dette arbeidet fra Bransjeprogrammet for persontransport, som er en del av avtalen om Inkluderende arbeidsliv og som ledes av Spekter.

Vy satser på mer bærekraftige fritidsreiser

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 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 reiselivsportal.

I 2023 har Fjord Tours satt opp to rundreiser hvor Vy står for busstransporten:

- Hardangerfjord in a nutshell: Geilo – Vøringsfossen – Eidfjord
- Geirangerfjord in a nutshell: Ålesund – Åndalsnes – Geiranger

For å konkurrere med bil, må vi tilby tjenester som gjør at våre passasjerer har mulighet til å forflytte seg dit de vil, når de ønsker det. Under festivalen Palmesus i Kristiansand satt vi derfor opp egne nattbusser og shuttlebusser som fraktet festivaldeltakere mellom festivalområdet og overnattingsstedene, både på dagtid og på natten.

Et utfordrende år for godstransport på bane

2023 har vært et utfordrende år for godstrafikken. Det har vært for mange store feil og problemer med våre egne

lokomotiv og vogner, vi har hatt problemer med kraner på Alnabru godsterminal og været har gitt oss store utfordringer. Ekstremværet i august har vært det mest krevende ettersom flommen førte til at Randklev bru i Ringebu kollapset. Med den kollapsen ble Dovrebanen stengt, og vi har måttet finne alternative løsninger. Siden august har alle togene nordover fra Oslo gått på Rørosbanen i stedet for Dovrebanen. På slutten av året sporet et malmtog av mellom Kiruna og Narvik. Det førte til store skader på Ofotbanen. Siste oppdatering er at den skal åpne igjen i slutten av februar. Dette har ført til at punktligheten og kvaliteten på leveransene til kundene ble dårligere enn forventet.

Nesten en tredjedel av Norges klimagassutslipp i dag kommer fra transportsektoren. Jernbanen står for kun en liten del av dette. For kundene våre er det å flytte transport fra trailere på veien til jernbanen en effektiv måte å få ned egne utslipp på. Å redusere antall lastebiler på veien er også positivt for trafikksikkerheten. Et godstog erstatter 30 lastebiler på veien og etterspørselen etter å frakte gods med bane har vært voksende de siste årene. Derfor er det spesielt uheldig at transportkapasiteten på tog i 2023 har blitt redusert.



Bransjeledende innovasjon

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

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer (KPIer)	Status 2023	Mål 2023	Mål 2024
Utslipp av CO ₂ e per setekm. buss (gr.)	25.0	24.5	24.0
Utslipp av CO ₂ e per tonnkm. Gods	4.6	4.3	5.0
Energi Kwh/brutto tonnkm Persontog Norge	47.0	46.0	45.0



3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET
Gjennom grønne transportalternativ bedrer vi luftkvaliteten og reduserer antall kjøretøy på veiene



9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR
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
Vy skal minske ressursbruk, miljødeleggelse og klimagassutslipp. Redusere avfallsmengden, utslipp av kjemikalier og avfall til luft, vann og jord



13 STOPPE KLIMAENDRINGENE
Vy har innarbeidet tiltak mot klimaendringer i vår strategi. Med gode kundeopplevelser og bransjeledende innovasjon, styrker vi enkeltpersoners og institusjoners muligheter til å velge klimavennlig



17 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 hele tiden 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 klimagassutslipp ble betydelig redusert under pandemien i 2020 og 2021 pga. lavere produksjon og overgang til utslippsfri teknologi. Vygruppens totale klimagassutslipp økte med 1 prosent i 2023, sammenliknet med 2022. Økningen kommer av litt ulikt forbruk av energi (diesel, biodiesel, strøm) og endret andel kjørte km. med kjøretøy og ulike utslippsfaktorer. Utslipp fra strøm har også økt fra 34 g CO₂e/kWh til 38 g CO₂e/kWh. Det er i tillegg en endring i omsetningsfaktor for biodiesel i veidiesel, som gjør at utslipp fra veidiesel i 2022 hadde et fossilt utslipp på 2,73 kg CO₂e/liter, mens veidiesel i 2023 har et utslipp på 2,77 kg CO₂e/liter.

En annen årsak er at våre oppdragsgivere innen 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 ca. 23 prosent i 2023.

Norge har et omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport. 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. Fra 1. januar 2023 er omsetningskravet for veitrafikk økt, samtidig som måten oppfyllelsen av kravet beregnes på blir endret (dobbelttellingen av avansert biodrivstoff endres fra å gjelde alt avansert biodrivstoff til å kun gjelde avansert biodrivstoff utover delkravet). Nytt omsetningskrav som trådte i kraft 1. januar 2023 er på 17 prosent. Selv om Vy sin bruk av biodrivstoff har blitt redusert og Vy sine utslippstall øker, betyr det samtidig at Norges totale omsetning av biodrivstoff er lik og at Norges totale klimagassutslipp relatert til bruken av biodiesel ikke øker.

Ved at Vy vokser innenfor miljøvennlig transport, vil våre egne utslipp øke noe. Samtidig vil besparelsen for samfunnet sammenlignet med alternativ transport, som privatbil og lastebil, øke betraktelig. For 2023 er denne besparelsen beregnet til 770 790 tonn CO₂-ekvivalenter, noe som tilsvarer de årlige klimagassutslippene til ca. 392 000 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 297 910 lastebilturer i 2023. Dette tilsvarer om lag 1200 trailere per driftsdøgn (effekt av volumer fraktet med industritog kommer i tillegg).

Vy kjøper strøm med opprinnelsesgarantier til drift av elektriske person- og godstog, med unntak av strøm for fremføring av godstog i Sverige i 2023. 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.

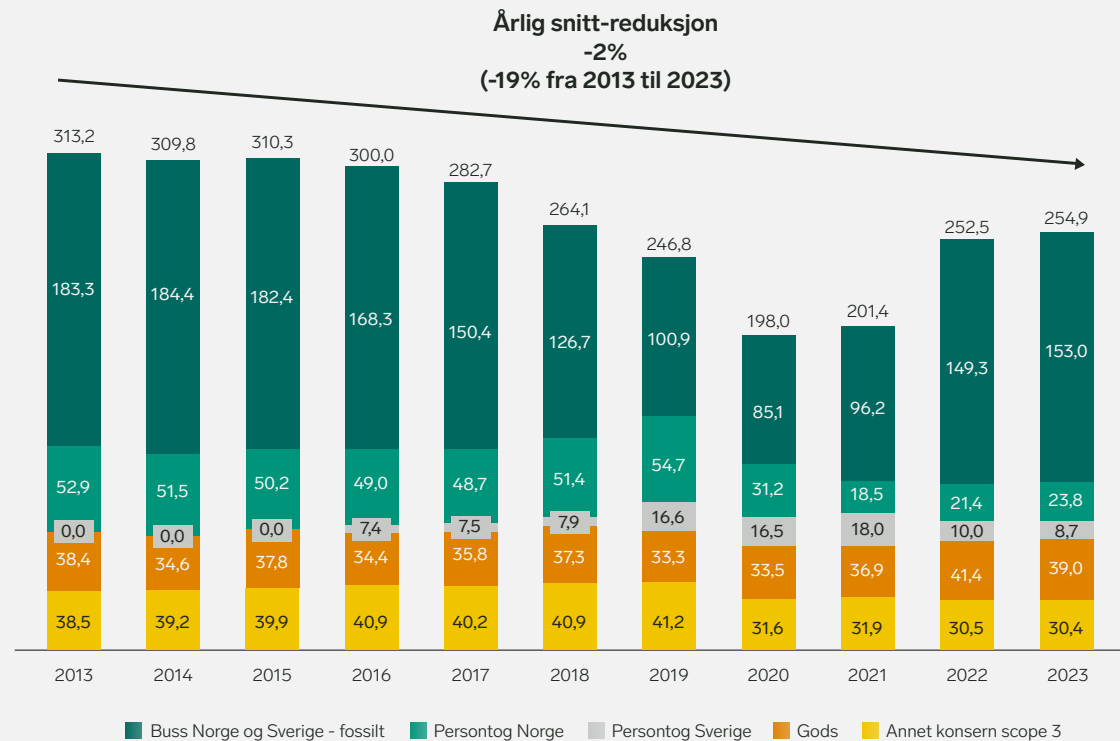
Vi benytter to ulike beregninger av klimagassutslipp fra

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.

2) Markedsbasert metode 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 tilfeller benyttes «well to wheel» slik at utslipp knyttet til produksjon av energien også er inkludert.

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





Vygruppens klimagassutslipp 2013 – 2023

Vy har en ambisjon om å kutte utslipp i samsvar med klimameldingen (Parisavtalen) og har siden 2013 redusert absolutte utslipp med 19 prosent, 58 300 tonn CO_{2e}. Transportarbeidet i 2013 var 6 099 millioner personkm og i 2023 7 083 millioner personkm, og fraktet gods var på 2 700 millioner tonnkm i 2013 og 3 154 millioner tonnkm i 2023. Vy iverksetter en rekke initiativer som skal gi vesentlige CO₂-kutt på veien mot å oppnå netto null utslipp fra hele virksomheten innen 2050. Vy har startet jobben med å sette vitenskapsbaserte klimamål for å målsette utslippskutt frem mot både 2030 og 2050.

Utslipp fra tog

For persontog i Norge og Sverige har klimagassutslippene økt med 3,5 prosent i 2023 sammenliknet med 2022, hovedsakelig som følge av at utslippet fra strøm har økt fra 34 g CO_{2e}/kWh til 38 g CO_{2e}/kWh. Godsvirksomheten har redusert utslippene med 4 prosent sammenliknet med 2022, i hovedsak på grunn av redusert produksjon (mindre frakt av tonnkm) pga. «Ekstremværet Hans» og Randklev bru som kollapset

CargoNet arbeider hele tiden med å redusere fotavtrykket på ytre miljø og redusere energiforbruket. Hybridlokomotiver erstatter eldre diesellokomotiver. De nye lokomotivene har tilbakemating av elektrisitet til nettet ved bremsing, og kan i tillegg kjøre med dieselfremdrift på banestrekninger og terminaler hvor det ikke er tilgang til kontaktledning med elektrisitet. CargoNet vektlegger energiøkonomisk kjøring og prioriterer dette i føreropplæringen. Energiøkonomisk kjøring får også oppmerksomhet på lokomotivførersamlinger for å sikre fellesskap om mål.

Også på terminalsiden foregår det en løpende fornyelse av maskinparken. Nyanskaffet materiell møter nye miljøkrav.

Ny fullelektrisk godsterminal i Bergen

I slutten av august åpnet Bane Nor en ny godsterminal i Bergen.

Den nye terminalen har økt kapasiteten og vil ha en mer effektiv drift med lengre lastespor og bedre plass til godshåndtering. Den økte kapasiteten tilsvarer opp til 40 000 trailere i året mellom Oslo og Bergen. Terminalen er tilrettelagt for helt utslippsfri drift.

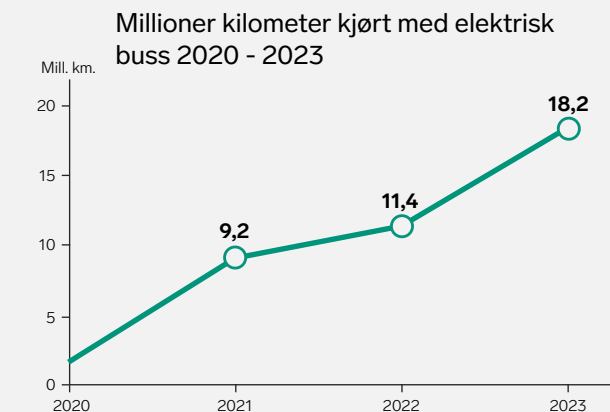
Vy buss fortsetter elektrifiseringen

Vy ønsker å sette en standard for bærekraft og være pådriver i positiv retning, slik at fremtidens reisende vil møte et mer klimavennlig tilbud. Vy har i 2023 startet opp den første fullelektriske kontrakten i Kongsberg. Vår satsing på elbusser i områdene Kongsberg og Vikersund vil gi en utslippsreduksjon beregnet til ca. 4 500 tonn CO_{2e} per år.

Vi har fortsatt å investere i elektriske turbusser, og målet er en bussflåte som ikke forurenser. Transport med el-buss er økt fra ca. 2 millioner km i 2020 til 18,2 millioner km i 2023.

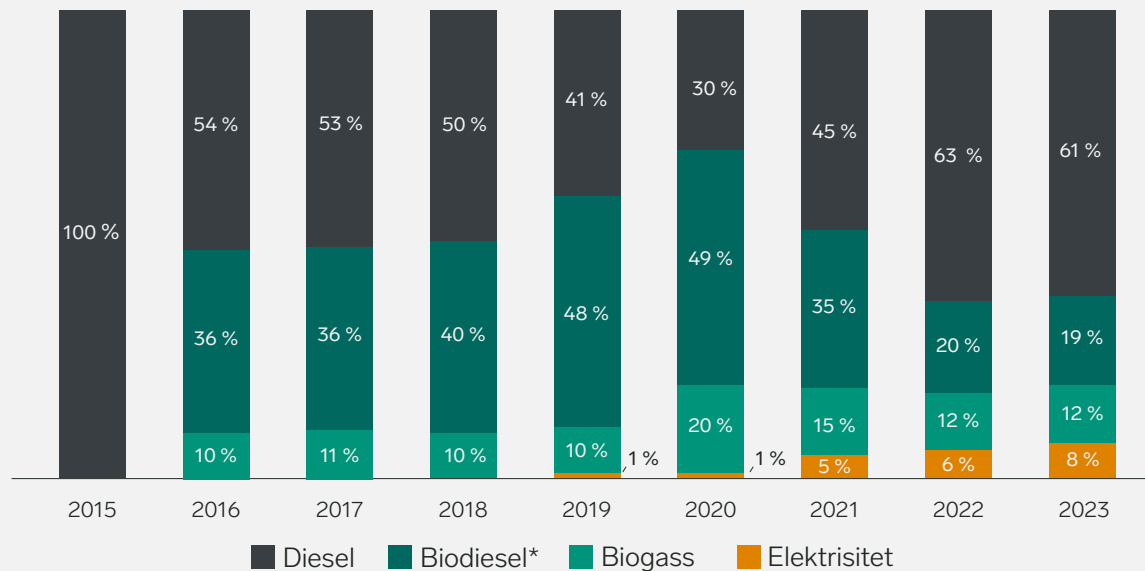
Vy buss er Norges største kommersielle bussaktør, og med det følger et stort samfunnsansvar. Ved å elektrifisere bussflåten setter vi en standard i bransjen og er med på å bidra til at flere konkurrenter og samarbeidspartnere tar miljø og klima på alvor. Vy kommer ikke til å stoppe her, men ønsker å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

Utslipp av klimagass fra bussvirksomheten i Norge og Sverige er betydelig redusert siden 2015 samtidig som antall reisende har økt. Hovedårsaken er overgang til mer fornybar energi i

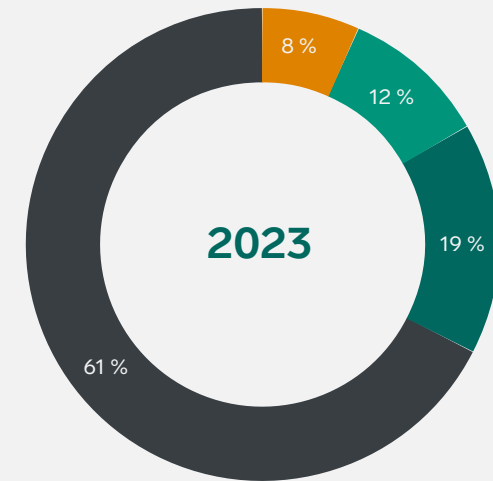


Andel diesel, biodiesel, biogass og elektrisitet – Vy Buss 2015 – 2023

1 % av antall produserte vognkilometer



*Note: Biodiesel = B100 RME og HVO



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 HVO, biodiesel, gass eller el, er redusert fra 70 prosent i 2020 og helt ned til 39 prosent i 2023. Det positive er at andelen el har en sterk økning fra 1 prosent til 8 prosent i samme periode.

Klimagassutslipp fra leverandører (Scope 3)

Vy rapporterer på våre leverandørers klimagassutslipp i henhold til den internasjonale standarden for klimagassrapportering, Greenhouse Gas Protocol, Scope 3. I 2023 har Vy videreutviklet beregningene for Scope 3 og har nå valgt å også inkludere utslipp fra ansattes reiser til og fra jobb, samt bruk av kjølemedier. Samlet utslipp av Scope 3 (lokasjonsbasert) i 2023 er beregnet til 30 400 tonn CO₂-ekvivalenter for innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet, og rundt 69 000 tonn CO₂-ekvivalenter for produksjon og vedlikehold av tog og busser samt «well to tank» utslipp fra produksjon av drivstoff – totalt 99 400 tonn CO₂-ekvivalenter.

Scope 3 utslipp fra innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet (30 400 tonn CO_{2e}) utgjør om lag 12 prosent av våre utslipp (Scope 1, 2, og 3 uten biogent utslipp, lokasjonsbasert metode).

Samlet scope 3 utslipp fra innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet og produksjon og vedlikehold av tog og busser samt «well to tank» utslipp fra produksjon av drivstoff (99 400 tonn CO_{2e}) utgjør om lag 39 prosent av våre utslipp (Scope 1, 2, og 3 uten biogent utslipp, lokasjonsbasert metode).

Utslipp fra alternativ reise (buss for tog) hadde et utslipp tilsvarende 4 prosent av utslippene fra Vy gruppens utslipp i 2023 (scope 1 og scope 2, uten biogent utslipp)

Vymesterskapet bidrar til reduserte utslipp

Hvert år arrangerer Vy buss et mesterskap for sjåførene i sikker, kundevennlig og økonomisk kjøring. Målet er at sjåførene skal kjøre så trygt og miljøvennlig som mulig. I år startet 19 sjåførere med toppscore i miljø- og kundevennlig kjørestil til finalen, fem svenske og 14 norske sjåførere.

Gode resultater oppnådd for Vy sine Svanemerkede vaskehaller

Siden 2020 har vi svanemerket tre vaskehaller på Eidsvoll, Hamar og Brumunddal. Svanemerket stiller strenge krav til vannforbruk og rensing av avløpsvannet. Ved utgangen av året, hadde vi tre av fire svanemerkede bussvaskehaller i Norden. Vi har sett gode resultater av tiltakene knyttet til sertifiseringen. I 2023 sparte våre tre vaskehaller 3,7 millioner liter vann, sammenlignet med siste årsforbruk før de ble Svanemerket. Kravet fra Svanemerket er maks 270 liter vann per bussvask og i 2023 brukte våre tre Svanemerkede vaskehaller i snitt 173 liter vann per bussvask. Det er stor variasjon mellom vaskehallen som bruker mest og minst liter vann per vask.

Svanemerkets krav inneholder også krav om å fjerne oljefraksjoner, tungmetaller og andre miljøgifter. Vy buss har totalt 57 vaskehaller. I 2024 skal vi oppgradere vår vaskehalle i Drammen, og da er målet at også denne vaskehallen skal få Svanemerket.

Nullutslipps løfteutstyr på CargoNet sine terminaler

CargoNet har et tett samarbeid med leverandørene av løfteutstyr på terminalene om utvikling og overgang til utslippsfritt løfteutstyr. CargoNet tester nå elektrisk stortruck og elektrisk reachstacker i drift, og er dermed 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.

Stor selvkjørende buss i trafikk

Det har vært et innholdsrikt år for arbeidet med vår selvkjørende buss i Stavanger. Den er den største av sitt slag og kjører i åpen trafikk. Den kan kjøre i tunell, rundkjøringer, lyskryss, skifte fil og ha en toppfart på 40 kilometer i timen. Prosjektet regnes som verdensledende innen selvkjørende buss.

Vi samarbeider med Kolombus i Stavanger om denne selvkjørende bussen. I 2023 vant vi innovasjonspris med denne bussen under Autonomy Mobility World Expo i Paris.

Kundene liker smartpris

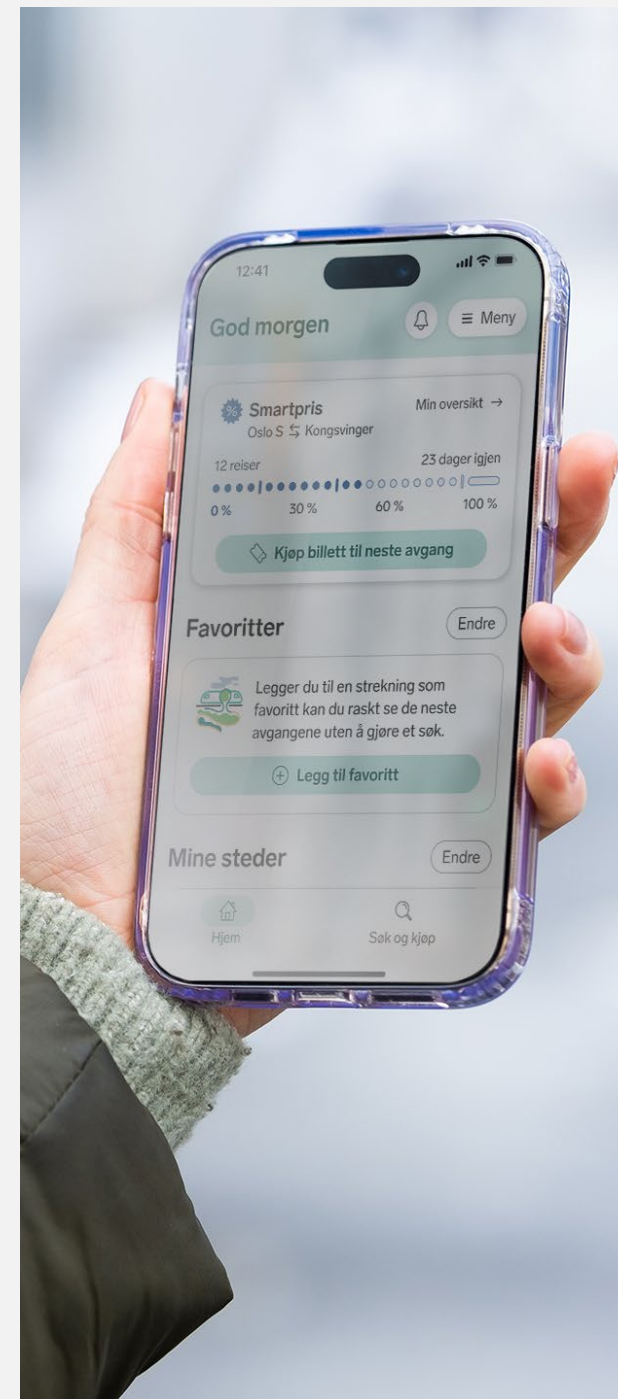
I 2021 lanserte Vy det fleksible billettkonseptet Smartpris. Med Smartpris betaler kundene for hver reise, men totalprisen for en måned blir aldri høyere enn prisen på et månedskort på samme strekning. Du slipper dermed å tenke på hva som lønner seg, siden du får den beste prisen uansett. Dette er en populær rabatt blant våre kunder. I 2023 har vi satt ny rekord, med 2.700.128 solgte Smartpris-billetter. I november alene ble det solgt 273 000 Smartpris-billetter.

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 som beskyttelse på nye busser.
- Stille krav til og 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 1 286 tonn, en økning på ca. 9 prosent fra 2022.





Kildesorteringsgraden er økt og ligger på 86 prosent. Vår godsvirksomhet har registrert avfallsvolum på om lag 300 tonn og en kildesorteringsgrad på nær 100 prosent.

Renholdsvirksomheten (Agilia) for Persontog har registrert 173 tonn avfall.

Det er ikke registrert vesentlige utslipp av kjemikalier eller lekkasjer knyttet til vår virksomhet i 2023.

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.

Gjenbruk og resirkulering av IT-utstyr

Vy etterstreber høyest mulig grad av gjenbruk og resirkulering av IT-utstyr. I 2023 hadde vi en gjenbruksgrad på 84 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 forvaltningen av bygget legges det stor vekt på gjenbruk av byggematerialer og møbler. Ved større ombygginger er det gjort gjenbruk av både takplater, kjøkkeninnredninger, dører og veggmoduler, noe som både har bidratt til god ressursutnyttelse, men også god økonomi i forvaltningen.

Da vi i 2023 inngikk ny avtale på kantinetjeneste i bygget, var miljø viktig. Blant annet er det krav til å jobbe for redusert matsvinn og bidra til å motivere de bespisende til å velge mer klimavennlig mat ved å vise CO₂-ekvivalenter til de ulike rettene på storskjerm. Den nye avtalen trådte i kraft i august 2023. Når vi sammenligner perioden august til desember 2023 med samme periode i 2022, ser vi at vi at matsvinn har gått ned med ca. 25

prosent (10 gram) per person per måltid.

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. Skift er også et nyttig 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 energimangelen i Europa og økte strømkostnader, er det viktig for Vy å kjøre togene på en mest mulig energieffektiv måte. Vy har alltid jobbet med energibesparende tiltak, men i 2023 har vi jobbet videre med flere tiltak for å redusere energiforbruk. Noen av de viktigste temaene vi jobber med er:

- Bruk av data for å øke kontroll og oversikt over energiforbruk gjennom analyse og rapportering.
- Jobbe for mer energieffektiv togfremføring gjennom effektiv kjørestil.
- 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 klimakontrollanlegg 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 2023	Mål 2023	Måltall 2024
Total punktlighet Persontog	88.0 %	90.0 %	90.8 %
Operatørvhengig punktlighet Persontog	98.3 %	98.5 %	98.6 %
Punktlighet godstog	n.a.*	92.0 %	92.0 %

* Måleutfordringer pga endringer etter Randklev bro



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

Vy er et aksjeselskap hvor staten ved Samferdselsdepartementet er eneste eier. 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 virksomheten 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.

Støtteordninger for gods på bane

Støtteordningen for overføring av gods fra vei til jernbane fortsetter i 2024. Ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, fordi der er konkurransen mot veitransport sterkest. Denne tilskuddsordningen ble etablert i 2018.

I 2023 er det også etablert en midlertidig kompensasjonsordning til godstogselskapene som er rammet av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen for å kompensere for de store tapene dette har medført for selskapene.



Ny parkeringsplass for tog i Kongsberg

Bane Nor åpnet i desember en ny togparkering på Kongsberg. Frem til nå har det blitt kjørt flere tomme tog mellom Kongsberg og Drammen hver dag, på grunn av manglende togparkering i Kongsberg.

Ansvarlige innkjøp

Vy er en ansvarlig innkjøper og har vedtatt en konsernpolicy for ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter. 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 8,5 milliarder kroner i året. I tillegg anskaffes og leases det anleggsmidler, i hovedsak tog og busser, for 8,5 milliarder kroner i 2023. 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.

Det ble gjort et omfattende arbeid for å vurdere avtaleporteføljen i 2022. Den viktigste aktiviteten i 2023 har derfor vært å følge opp leverandører innenfor de identifiserte risikoområdene. 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 2023 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 enkelte av leverandørene.

Vy anerkjenner at vår virksomhet 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*.





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 2023	Mål 2023	Mål 2024
Kunder - alvorlige skader	0	0	0
H1 (Arbeidsskader med favær/mill. arb.timer)	7.0	5.3	5.7
Sykefravær	8.2 %	7.6 %	7.6 %
Medarbeider engasjementsindeks	75	76	76



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

- **Trafikkikkerhet:** 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

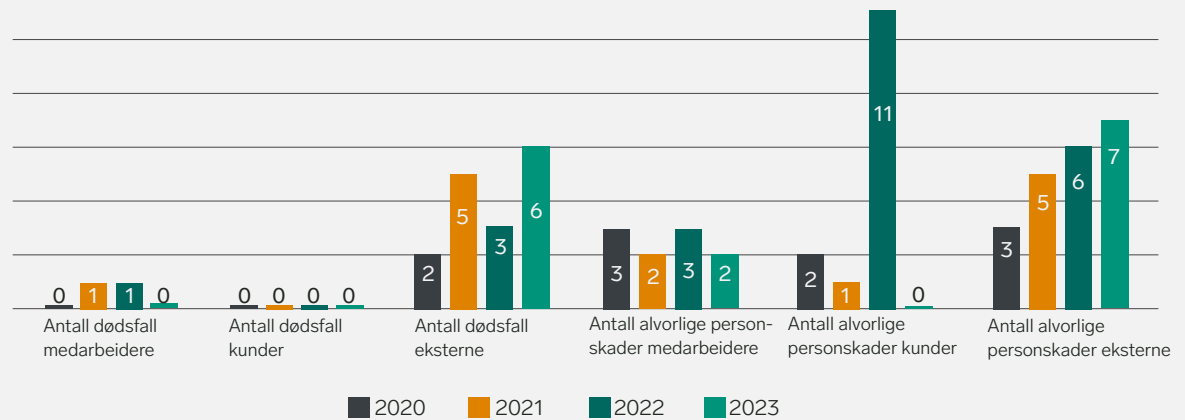
Metodikk for HMS-arbeid på tvers av konsernet er styrket gjennom ny konsernretningslinje. I tillegg har Konsernforum HMS bidratt til erfaringsutveksling og læring på tvers av forretningsområdene. Høsten 2023 gjennomførte vi nytt grunnkurs i HMS for verneombud, tillitsvalgte og medlemmer av arbeidsmiljøutvalg for selskapene i Vygruppen AS. Vi har også utviklet en e-læring for alle ansatte som beskriver rammen og forventningene til HMS-arbeidet i Vy.

CargoNet fikk HMS-prisen

Vy delte ut en årlig intern HMS-pris for andre gang. Hensikten er å vise frem gode tiltak og stimulere til innsats innenfor dette viktige området. Vinneren av årets HMS-pris er HMS-avdelingen i CargoNet. De har vist at systematisk og jevnt arbeid med HMS-tiltak over tid gir gode resultater. Gjennom kommunikasjon, opplæring og erfaringsdeling er antall arbeidsskader mer enn halvert i CargoNet gjennom det siste året.

CargoNet har de siste årene utarbeidet en handlingsplan som griper bredt inn i organisasjonen. 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 aktører våre ansatte samhandler med og som påvirker deres sikkerhet og arbeidsmiljø.

Skader og omkomne



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 Inkluderende Arbeidsliv-avtalen 2019-2024.

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. Vy buss har i år mottatt en rapport som tar for seg utfordringer knyttet til det stigende antallet ufrivillige deltidsstillinger i bussbransjen. Rapporten Hvem skal kjøre bussen er finansiert med midler fra bransjeprogrammet. Bransjeprogrammet har også finansiert en satsing med klart språk og norsk som andrespråk i Vy buss.

Trafikkikkerhet

Trafikkikkerhet 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.

Trafikkikkerhet i jernbanen

Vy har i 2023 hatt 14 hendelser definert som jernbaneulykker iht. forskrift. Dette er én 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 Bane Nor som er infrastrukturforvalter. Trafikkikkerhet 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 2023 ble 2 053 dyr påkjørt på norsk jernbane. Dette er 72 færre enn i 2022. Vys andel av påkjørslerne fremgår ikke av statistikken. Bane NOR har iverksatt en handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt av tog. Det jobbes løpende med forebyggende tiltak for å redusere påkjørsler, hvor de viktigste er vegetasjonsrydding og oppsett av viltgjerdet.

For godsvirksomheten er det knyttet størst risiko til aktiviteten på terminalene. Dette er et prioritert område, og i 2023 var skadefrekvensen H1 (skader med fravær) betydelig lavere enn i 2022.

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.

Fra 1. oktober er det i Norge nye krav til sjåførsikkerhet på nye busser. Dette er vi glad for, og jobber videre med myndigheter og bransjen for øvrig for å få dette til å bli krav også utenfor våre landegrenser.

Vi jobber hele tiden med å styrke sikkerhetskulturen. Et viktig satsingsområde er å forbedre den lokale opplæringen og styrke og videreutvikle lokale instruktører og faddere som kjører med sjåfører.

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.

Fornøyde og trygge kolleger

Trygghet og trivsel for kunden starter med trygge og fornøyde 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 i 2023 har vært på 8,2 prosent. Dette er 0,6 prosentpoeng høyere enn målet på 7,6 prosent for 2023 og 0,2 prosentpoeng høyere enn 2022. Årsakene til sykefraværet er sammensatt. Indikatoren for arbeidsrelaterte personskader med fravær (H1-skader) viser 7,0 for hele konsernet og er 0,4 høyere enn fjoråret. Målet vårt er 4,3 innen utgangen av 2028. Alle

forretningsområder samarbeider med bedriftshelsetjenesten i det forebyggende arbeidet.

I Vy 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.

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 2023.

Våre medarbeideres tilfredshet

Vy har i snitt for året 11 643 medarbeidere, hvorav 1 522 er midlertidig ansatte og 3 137 arbeider deltid. Den største andelen av deltids- og midlertidig ansatte, er i bussvirksomheten. Antall årsverk i konsernet er 9 748 og av disse arbeider 1 793 i Sverige.

Medarbeiderne i Vy bygger omdømmet vårt hver dag i møte med kundene. Derfor er medarbeidernes vurdering av Vy som arbeidsplass viktig for oss. Vi har gjennomført årlige medarbeiderundersøkelser over flere år, og disse viser at 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 75, som er 2 poeng lavere enn foregående år.

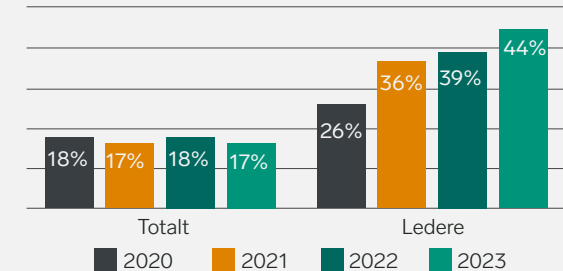
Likestilling og mangfold i Vy

Vy skal være en attraktiv arbeidsgiver. Vi vil tiltrekke, utvikle og beholde medarbeidere uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. Mer informasjon kommer frem i Vys likestillingsredegjørelse som for 2023 viser at det er en tilfredsstillende fordeling mellom kjønnene når det gjelder foreldrepermisjon, deltid og midlertidighet.

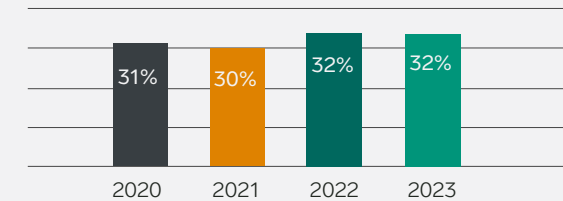
Hvor tilfreds er du generelt sett med jobben din?



Kvinneandel



Innvandrerandel*



*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.

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 17 prosent.

Blant ledere er det en høyere andel kvinner enn blant øvrige ansatte med 44 prosent kvinneandel for ledere i 2023.

Fordelingen mellom menn og kvinner på de høyeste ledernivåene er lik, mens andelen kvinnelige ledere synker jo lengre ut i driften man kommer. 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.

Arbeidet med å forebygge diskriminering er en integrert del både av partssamarbeidet, vernearbeidet og forbedringsarbeidet generelt. Likestilling og mangfold er også eget tema i mandatet for konsernstyrets kompensasjonsutvalg hvor det legges vekt på tiltak for å sikre større mangfold i ledelsen, bedre rammebetingelser for talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av status for likestilling i Vy.

Rekruttering til bussjåføryrket

Det har vært stor mangel på bussjåfører i Norge i 2023, og Vy har et pågående arbeid med å rekruttere sjåfører og få flere til å velge dette yrket.

Vi har i 2023 deltatt i en rekrutteringskampanje for å treffe de unge når de skal velge yrkesretning. Følg drømmen, ikke strømmen er en rekrutteringsturné hvor vi er en av flere deltakere.

I Trøndelag har vi i år testet å rekruttere personer som ønsker å bli sjåfør, men som ikke har førerkort for buss. 12 personer fikk førerkort for buss av Vy og jobb hos oss når oppkjøringen var bestått.

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. Vy jobber med flere ulike tiltak for å rekruttere til mangfold.

Blant de mange jobbsøkerne hos NAV, er det mange som ønsker å bli bussjåfører. Vi har særlig vektlagt å rekruttere kvinner, og gjerne innvandrerkvinner, til bussjåføryrket som har en overvekt av menn. Vi har hatt 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, 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.
- Nulltoleranse for diskriminering grunnet etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion, seksuell orientering og livssyn.
- Hijab inngår i uniformeffektene.
- 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).

Vy støtter veldedige formål

Hvert år gir Vy støtte til flere ulike veldedige formål. I løpet av 2023 har Vy støttet TV-aksjonen, Barnekreftforeningen, Barncancerfonden, Leger uten grenser og Blå Kors. I Vy gir vi penger til veldedighet som julegave. De ansatte er selv med på å foreslå hvem som mottar årets julegave fra Vy.

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 Vy 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.

Vy har i 2023 mottatt 10 varsler om kritikkverdige forhold i virksomheten. Dette er seks varsler flere enn i 2022. Av de mottatte varslene har 4 omhandlet seksuell trakassering, 3 mobbing/diskriminering, og 3 andre forhold. Alle varslene kom inn gjennom Vys interne varslingskanal, og er fulgt opp i tråd med Vys 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 ivaretatt og våre ansatte har rettigheter som er definert gjennom lov og avtaleverk. Medarbeiderne er representert i selskapets styre. 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 med internkontroll for å minimere risiko. I dette inngår blant annet risikoanalyser for misligheter og korrupsjon. Etiske 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.

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

Vi har i år videreutviklet konsernfelles ledertreningsprogram som ble gjennomført i fjor. Det betyr at en ny serie med ledertrening vil lanseres og gjennomføres i 2024, samt at fjorårets program er tilgjengeliggjort som e-læring for nye ledere eller for ledere som ønsker en repetisjon. Det er også gjennomført ulike tiltak knyttet til kultur og ledelse i de ulike forretningsområdene.

Oppsummerende resultattabell

	2023	2022	2021
Antall togreiser (mill.)	65.8	55.7	35.8
Antall bussreiser (mill.)	137.6	120.4	77.1
Antall transporterte TEU - godstog (1 000)	361	374	369
Punktlighet - persontog (Norge)	88.0 %	84.8 %	87.8 %
Punktlighet - godstog	n.a	87.9 %	91.8 %
Kundetilfredshet - persontog (indeks 0-100)	78	78	74
Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100)	81	85	84
Energiforbruk persontog - elektrisitet (MWh)	434,970	452,485	399,251
Energiforbruk persontog - diesel (mill. liter)	0.7	0.7	2.4
Energiforbruk buss - diesel (mill. liter)	46.0	44.2	26.6
Energiforbruk buss - biodiesel (mill. liter)	6.8	0.4	4.2
Energiforbruk buss - HVO (mill. liter)	6.2	13.5	18.4
Energiforbruk buss - gass (mill. m ³)	11.3	12.1	11.8
Energiforbruk buss - elektrisitet (MWh)	17,253	16,734	7,920
Energiforbruk godstog - elektrisitet (MWh)	99,562	101,275	99,936
Energiforbruk godstog - diesel (mill. liter)	7.9	7.6	7.8
Energiforbruk persontog - (kWh/setekm.)	0.0369	0.0416	0.0382
Energiforbruk persontog - diesel (liter/setekm.)	0.0096	0.0096	0.0082
Energiforbruk buss - diesel(liter/vognkm)	0.345	0.340	0.325
Energiforbruk buss - biodiesel (liter/vognkm)	0.345	0.279	0.325
Energiforbruk buss - HVO (liter/vognkm)	0.270	0.348	0.349
Energiforbruk buss - biogass(kg/vognkm)	0.429	0.491	0.432
Energiforbruk buss - elektrisitet (kWh/vognkm)	1.322	1.467	1.133
Energiforbruk godstog - elektrisitet (kWh/tonnkm)	0.041	0.040	0.042
Energiforbruk godstog - diesel (liter/tonnkm)	0.011	0.010	0.010

Utslipp til luft persontog - tonn CO _{2e} (GHG scope 1, 2 & 3)	32,490	31,383	36,484
Utslipp til luft buss - tonn CO _{2e} (GHG scope 1, 2 & 3)	153,011	149,286	96,170
Utslipp til luft godstog - tonn CO _{2e} (GHG scope 1, 2 & 3)	38,977	41,400	36,900
Annet utslipp GHG scope 3 tonn CO _{2e}	30,402	30,463	31,855
Antall dødsfall medarbeidere	0	1	1
Antall dødsfall kunder	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	6	3	5
Antall alvorlige personskader medarbeidere (>24 t. sykehus)	2	3	2
Antall alvorlige personskader kunder (>24 t. sykehus)	0	11	1
Antall alvorlige personskader eksterne (>24 t. sykehus)	7	6	5
Antall jernbaneulykker	14	15	17
Antall medarbeidere	11,643	11,512	12,457
Antall årsverk	9,748	9,746	9,760
Medarbeidertilfredshet Vy	75	77	77
Sykefravær	8.2 %	8.0 %	7.8 %
H1 (antall skader medarbeidere med fravær per mill. arbeids-timer)	7.0	6.6	5.3
H2 (antall skader med og uten fravær per mill. arbeidstimer)	8.9	8.2	6.1
Andel kvinner	17%	18%	17%
Andel kvinnelige ledere (iforretningsområdenes ledergrupper)	44%	39%	36%
Andel innvandrere	32%	32%	30%
Mottatte varsler mobbing/diskriminering/trakassering	10	4	8

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.

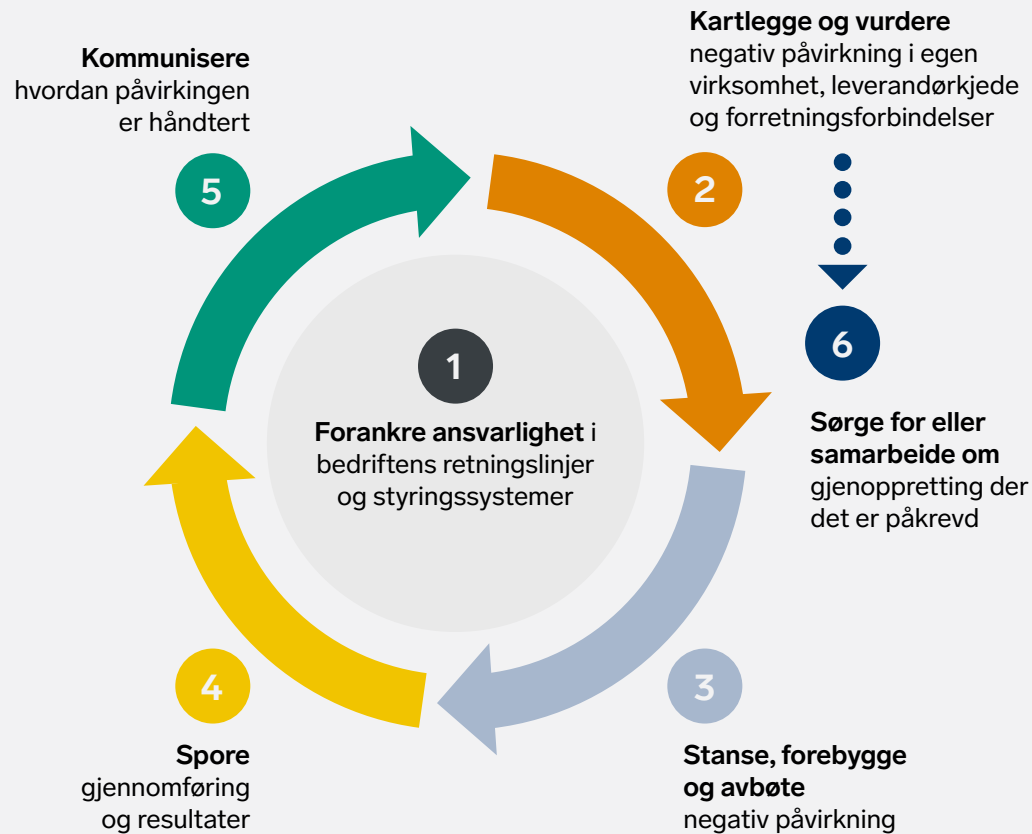
Aktsomhetsvurderinger, prinsipper og rapporteringsstandarder

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

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:

- 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 vår års- og bærekraftsrapport.



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

Vy gjennomfører årlige risikoanalyser for å vurdere sannsynlighet for hendelser og størrelsen/vesentligheten av hendelsen i form av negativ eller positiv effekt. Der dette kan måles finansielt blir dette 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
- Klima- og naturrisiko
- Trafikksikkerhet og annen fysisk risiko
- Omdømmerisiko
- Risikoanalyse misligheter
- Risiko i leverandørkjeden herunder brudd på menneskerettigheter

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

Hovedelementer fra klima- og naturrisiko-analysen er:

- De fysiske klimarisikofaktorene dominerer risikobildet og Vy vil sannsynligvis bli negativt påvirket av endringer i klimaet som kan føre til mer skader på infrastruktur.
- Vy står overfor omstillingsrisiko som følge av manglende forebyggende tiltak i sektoren og utilstrekkelig lavutslippsteknologi.
- Vys virksomhet er allerede en viktig del av løsningen på klimautfordringen og et grønt skifte gir økt oppmerksomhet og dermed flere nye muligheter for innføring av ny teknologi, innovasjon, ressursbruk og sirkulære løsninger.
- Tiltak mot klimaendringer vil kunne gi økt etterspørsel og konkurransedyktighet for kollektivtransport og gods på bane, bedre rammebetingelser og investering i infrastruktur.

For mer informasjon om tema, se kapitlet Klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter.

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)

Analysen er oppdatert basert på interne vurderinger for 2023. 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 samfunnmessig vesentlighet.

Vy har gjennom årets prosess valgt følgende viktige bærekraftsaspekter (material Topics) for bærekraftsrapportering i henhold 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)
- Opplæring og kompetanseutvikling (Training and education)
- Mangfold og likestilling (Diversity and equal opportunity)

Rapporteringsstandarder

Denne rapporten er utferdiget "in accordance with" GRI-standarden GRI 1 Foundation 2021, og gjelder for regnskapsåret 2023. 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 redegjøringsplikt iht. likestillings- og diskrimineringsloven §§26 og 26 a
- Rapportering iht. lov om åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold § 5
- GHG-protokollen
- TCFD og TNFD
- EU-taksonomi

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

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>in accordance with GRI 1 foundation 2021</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 virksomheter 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 FN's bærekraftsmål
	 Grønt Punkt Norge	Vygruppen er kontrollmedlem i Grønt Punkt Norge og tar vårt lovpålagte ansvar for innsamling og gjenvinning av emballasje
	 Etsk handel Norge	Vygruppen er medlem av Etsk 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 2023

(Fjorårets tall i parentes)

Antall reisende med kollektivtilbudene har økt betydelig fra fjoråret, og er nå tilbake på 2019 nivå. Togreiser i Norge har økt med 18 prosent fra 2022. For kommersiell busstrafikk fortsetter veksten, og tilbudet tilpasses etter hvert som etterspørselen vokser. For Vys reiselivssatsing er kundene på vei tilbake etter to år der denne virksomheten har blitt kraftig rammet av koronapandemien og begge våre reiselivsvirksomheter.

Etterspørsel etter transport av gods på jernbane har vært i positiv utvikling de siste årene. I 2023 har imidlertid ekstremværet Hans og ødeleggelsen av Randklev bru i august fått betydelige konsekvenser for godstransporten. En stengt Dovrebane innebærer et redusert tilbud til godskundene. I tillegg har lavere økonomisk aktivitet samt utfordringer med infrastruktur og togmateriellet bidratt til å begrense veksten dette året. Bane NOR har opplyst at de forventer at Dovrebanen åpnes igjen før sommeren.

Vekst i antall reiser, indeksering av kontrakter og forbedringstiltak medfører økte inntekter og en bedring av resultatet sammenlignet med 2022, justert for engangsposter. I fjor var resultatet positivt påvirket av reversering av tidligere tapsavsetninger på kontrakter. Netto finansposter øker, i hovedsak på grunn av økt rentenivå, og disagio på leasingavtaler for godstogmateriell.

Utviklingen i viktige styringsparametere:

- Økning i antall reiser med persontog i Norge med 18 prosent sammenlignet med i fjor.
- Reisevolumene i tog er nå tilbake på 2019-nivå.
- Økning i antall reiser med kommersiell buss på 23 prosent sammenlignet med i fjor
- Punktligheten for persontogvirksomheten er 88 prosent (85 prosent)
- Sykefraværet i perioden er 8,2 prosent (8,0 prosent)
- H1 er 7,0 (6,6)

Økonomisk utvikling:

- Driftsresultatet er 378 MNOK (407 MNOK).
- Eksklusive effekten av reversering av tidligere tapsavsetninger er driftsresultatet forbedret med 509 MNOK i 2023.
- Resultat etter skatt er 53 MNOK (133 MNOK)
- Avkastningen på bokført egenkapital siste 12 mnd. er 1,5 prosent (4,5 prosent)

Utviklingen i virksomheten

Persontog

Vy tog opererer togtrafikken på Østlandet og trafikkpakke Vest. I tillegg drifter Vy tog fire togkontrakter i Sverige. Jernbanedirektoratet og Vy har i juni inngått nye avtaler om togtrafikken på Østlandet som startet opp i desember.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2023 er 8 429 MNOK (7 947 MNOK), en økning på 6 prosent fra foregående år. Totalt antall reiser i persontogvirksomheten i Norge er 62 millioner, en økning på 18 prosent sammenlignet med i 2022. Nivået er nå tilbake til normalåret 2019.

Driftsresultatet for persontog er 275 MNOK (576 MNOK). I 2022 ble det gitt tilleggsvederlag fra oppdragsgiver på grunn av pandemien på 275 MNOK. I tillegg ble det i fjor tilbakeført avsetninger for tap på kontrakter i persontog på 530 MNOK. Justert for disse engangseffektene er det en positiv resultatutvikling for togvirksomheten i 2023 på 229 MNOK, særlig påvirket av vekst i antall reiser og inntekter.

I Norge oppnådde Vy en totalpunktighet på 88 prosent, noe forbedret fra samme periode i 2022, men lavere enn målet på 90 prosent. Operatørvhengig punktighet er over 98 prosent.

Buss

Vy Buss utfører rutekjøring på anbud eller kontrakt med fylkeskommuner i Norge og Sverige, samt kommersielle ruter i Norge og Sverige. Det har vært en vekst i antall reiser med kommersiell buss fra i fjor på 23 prosent. Antall reiser med våre kommersielle busser ligger nå godt over tilsvarende periode i 2019. Å sikre tilstrekkelig bemanning er fortsatt en utfordring for bussvirksomheten, og det arbeides målrettet med å øke rekrutteringen av nye sjåfører.

Totale driftsinntekter er 8 466 MNOK (7 621 MNOK). Driftsresultat er 303 MNOK (25 MNOK). Bedringen er positivt påvirket av reise- og inntektsvekst, samt en mer balansert indeksering i forhold til prisøkninger i anbudskontraktene.

Godstog

Volum på godstogene er redusert med 3 prosent i 2023. Lavere økonomisk vekst får innvirkning på etterspørselen etter godstransport, men samtidig er det en økende interesse for gods på bane som et mer miljøvennlig transportvalg.

Produksjonsutfordringer på grunn av blant annet vinterforhold, ombygging på Alnabru og utfordringer med en eldre materiellpark har også begrenset volumveksten i CargoNet, og har påvirket resultatene negativt. Ekstremværet Hans i begynnelsen av august medførte i tillegg at Randklev bru på Ringebu kollapset og at Dovrebanen måtte stenges. Dovrebanen forventes å åpnes mot sommeren 2024. Selv om deler av volumet kan kjøres via Rørosbanen, har dette hatt betydelige konsekvenser for volum, inntekter og resultat. Regjeringen har besluttet en midlertidig kompensasjonsordning, som skal dekke 95 prosent av direkte tap som følge av stengt Dovrebane.

Driftsinntektene er på 1 268 MNOK (1 247 MNOK), og driftsresultatet på -79 MNOK (19 MNOK). Kapitalkostnadene i godsvirksomheten har økt, og er negativt påvirket av urealiserte valutatap knyttet til lange leasingkontrakter.

Kundeopplevelse og innovasjon

Kundeopplevelse og innovasjon utvikler nye løsninger for kundene, blant annet gjennom Vys digitale kundetjenester slik som Vy-appen. Vy satser også på reiseliv gjennom kollektivbaserte rundreiser med fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelen av satsingen gjøres via vårt deleierskap i Fjord Tours Group og Flåm Utvikling. Vi arbeider med å utvikle flere attraktive reiselivspakker med tog, buss og båt sammen med lokale reiselivsaktører.

Reiseliv har vært kraftig rammet av pandemien. Vi ser en betydelig bedring i etterspørselen, og antall reiser på Flåmsbana for året har økt med 40 prosent sammenlignet med i fjor, og er på 83 prosent av nivået for 2019.

Driftsresultatet for forretningsområdene i Kundeopplevelse og Innovasjon er på 13 MNOK i 2023 (-41 MNOK).

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 vurderer årlig Vygruppens strategi, og til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurranseutvikling, 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 innenfor bærekraftige rammer.

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.

Styret har behandlet og vedtatt redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, som er en del av denne års- og bærekraftrapporten. For en detaljert redegjørelse om vårt arbeid med bærekraft, mål og resultater viser vi til sammendraget om bærekraft i denne års- og bærekraftrapporten og den detaljerte bærekraftsrapporteringen utferdiget "in accordance with» GRI standarden GRI 1 Foundation 2021

Selskapet har videre utarbeidet en rapport som omhandler aktivitets- og redegjørelsesplikten. Denne er inkludert i denne års- og bærekraftrapporten.

En redegjørelse i tråd med kravene i åpenhetsloven er både inkludert i denne års- og bærekraftrapporten og vil være tilgjengelig på selskapets nettsider samt på det enkelte datterselskaps nettsider.

Risiko

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisisiko), kredittisiko 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 innen 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, i tillegg til valutaeksponering knyttet til langsiktige leasingavtaler i utenlandsk valuta, i hovedsak Euro, innenfor godsvirksomheten.

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 trafiksikkerhet, 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 svikt i lønnsomhet i større anbudskontrakter for persontogtjenester på grunn

av svikt i forventet reiseutvikling, sterk konkurranse som kan gi tap av anbud for bussvirksomheten, svikt i infrastruktur og leveranser fra sektorleverandører som medfører redusert kvalitet og reduserte inntekter, og rammebetingelser for godsvirksomhet på bane. Prisøkninger på innsatsfaktorer som ikke reflekteres i indekser og endringsordre i anbudskontrakter er andre risikoområder som kan påvirke lønnsomheten negativt.

Vy må ha en kapitalstruktur som er tilpasset vårt virkeområde, risiko i kontrakter, størrelse og ambisjoner. 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 økt reiseaktivitet som gir vekst for tog og buss, digitalisering av arbeidsprosesser som gir økt ressurseffektivitet, og økt tilgang til personell og kompetanse.

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, kan påvirke energipriser, og strengere utslippskrav til kjøretøy kan redusere deres verdi. 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

Resultat etter skatt for Vygruppen er på 53 MNOK (133 MNOK), en nedgang på 80 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 378 MNOK (407 MNOK), en nedgang på 29 MNOK. Fjorårets resultat er betydelig påvirket av positive engangseffekter knyttet til reversering av tidligere tapsavsetninger. Eksklusive effekten av reversering av tidligere tapsavsetninger er driftsresultatet forbedret med 509 MNOK i 2023.

Konsernets netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er 2 176 MNOK (1 952 MNOK). Kjøp av varige driftsmidler er 342 MNOK. Nye leasingrettigheter er 8 212 MNOK.

For konsernet er egenkapitalen 3 296 MNOK som gir en egenkapitalandel på 14,9 prosent.

Konsernets avkastning på bokført egenkapital siste 12 mnd. er 1,5 prosent (4,5 prosent).

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 prosent utbytte av konsernets årsresultat etter skatt, hvor utbytteneivået det enkelte år må vurderes konkret. Styret har fokus på å styrke lønnsomheten og egenkapitalen for å gi grunnlag for fremtidig utbytte. Pandemiårene har tært på egenkapitalen. Vygruppen har også fått en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til nye togkontrakter på Østlandet og økt pensjonsforpliktelse som i sum gir redusert egenkapitalandel i 2023. Styret foreslår likevel utbytte på 50 prosent av konsernets resultat etter skatt, i samsvar med eiers forventning, da dette ikke vil svekke egenkapitalen i vesentlig grad. Det foreslås dermed følgende disponering av årets resultat for morselskapet Vygruppen AS:

Utbytte	26,5 MNOK
Overført annen egenkapital	111,5 MNOK
Sum årsresultat	138 MNOK

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

Fremtidsutsikter

Jernbanedirektoratet og Vy har inngått avtale om å trafikker persontogtrafikken på Østlandet for 8 år + opsjoner på 1+1 år. Avtalene for trafikkpakkene Østlandet 1 og 2 hadde oppstart i desember 2023. Avtalene vil gi bedre tilbud for kundene de kommende årene, en bedre utnyttelse av infrastrukturen i og gjennom Oslo-området, og forventes å bidra til vesentlig passasjervekst.

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. Antall reiser er nå på nivået før pandemien. For de kommersielle bussrutene er det en positiv utvikling i etterspørselen, og Vy vil fortsette å utvikle kundetilbudet i takt med dette.

Ekstremværet Hans i august medførte stenging av mange banestrekninger. Randklev bru på Dovrebanen ved Ringebu ble ødelagt av flommen, og Dovrebanen forventes å være stengt frem til sommeren 2024. For gods på bane har dette vesentlige effekter, da alternativt fremføring på Rørosbanen gir betydelig lavere kapasitet, og er mere kostbart. Jernbanedirektoratet har etablert en kompensasjonsordning for gods på bane basert på regjeringens beslutning. I det korte perspektivet arbeider CargoNet med å etablere alternative løsninger for å dekke kundenes behov på en best mulig måte. Bedre og forutsigbare rammebetingelser, herunder videreføring av miljøstøtteordningen, er svært viktig for langsiktig lønnsomhet i godstransport på jernbane.

Innenfor reiseliv vil vi tilpasse og utvikle tilbudet til at internasjonale turister kommer gradvis tilbake. Vi forventer at internasjonale turister er tilbake på 2019 nivå i 2024/2025.

Selv om personbilen og på sikt lastebilen blir elektrifiserte, er kollektivtransport og gods på skinner fortsatt mest bærekraftig. Når flere velger å reise kollektivt i stedet for med privatbil eller fly, samt frakte gods på skinner i stedet for vei, sparer det samfunnet for 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 viktig for at Norge skal nå sine klimamål og at Vy som transport- og godsoperatør skal vinne anbud og få flere kunder. Vår visjon er derfor at Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig.



Vygruppens styre



Berit Svendsen
Styreleder



Geir Inge Stokke
Nestleder



Espen Almlid
Styremedlem



Dina Elverum Aune
Styremedlem



Morten Henriksen
Styremedlem



Ove Sindre Lund
Styremedlem



Petter Louis Pettersen
Styremedlem



Line Steinseth
Styremedlem

Oslo, 15. februar 2024
Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen
Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke
Geir Inge Stokke

Espen Almlid
Espen Almlid

Dina Elverum Aune
Dina Elverum Aune

Morten Henriksen
Morten Henriksen

Ove Sindre Lund
Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen
Petter Louis Pettersen

Line Steinseth
Line Steinseth

Gro Bækstad
Gro Bækstad / Konsersjef

Årsregnskap

Årsregnskap – Vy-konsernet

Resultatoppstilling	Side 48	15 Finansiell risikostyring	Side 69
Balanse	Side 49	16 Derivater	Side 70
Kontantstrømoppstilling	Side 50	17 Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet	Side 70
Egenkapitalutviklingen	Side 51	18 Finansielle instrumenter etter kategori	Side 71
Segmentinformasjon	Side 52	19 Kontanter og bankinnskudd	Side 72
Noter	Side 53	20 Aksjekapital	Side 72
1 Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet	Side 54	21 Rentebærende gjeld	Side 73
2 Aksjer i datterselskap	Side 57	22 Skatter	Side 74
3 Konsern- og virksomhetsstruktur	Side 58	23 Personalkostnader	Side 76
4 Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side 59	24 Pensjoner og lignende ytelser	Side 76
5 Inntekter	Side 60	25 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side 78
6 Leieavtaler	Side 61	26 Andre avsetninger for forpliktelser	Side 78
7 Varige driftsmidler	Side 62	27 Tap på kontrakter	Side 79
8 Periodisk vedlikehold	Side 65	28 Andre kostnader	Side 79
9 Immaterielle eiendeler	Side 65	29 Finansielle poster	Side 79
10 Investeringer i tilknyttede selskaper	Side 66	30 Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side 80
11 Investering i felleskontrollert virksomhet	Side 67	31 Nærstående parter	Side 81
12 Beholdning komponenter	Side 68	32 Betingede utfall	Side 85
13 Garantier	Side 68	33 Hendelser etter balansedagen	Side 85
14 Kundefordringer og andre fordringer	Side 68		

Resultatoppstilling

	Noter	2023	2022
Driftsinntekter	5	19 063	17 631
Lønn og andre personalkostnader	23	7 851	7 276
Avskrivninger og nedskrivninger	7	2 378	2 282
Andre kostnader	28	8 497	7 678
Sum driftskostnader		18 726	17 236
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	11	34	9
Andel resultat i tilknyttede selskaper	10	7	3
Driftsresultat		378	407
Finansielle poster			
Finansinntekter	29	193	65
Finanskostnader	29	-496	-278
Netto finanskostnad pensjoner	24.29	-10	-24
Urealiserte verdiendringer	29	14	-12
Sum finansielle poster		-299	-249
Resultat før skattekostnad		79	158
Skattekostnad	22	-26	-25
Periodens resultat		53	133
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		53	133
Sum		53	133
Utvidet resultat			
Periodens resultat		53	133
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	24	-583	618
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	22	128	-136
Poster som kan reverseres over resultat i senere perioder			
Omregningsdifferanser valuta		67	-28
Periodens totalresultat		-334	587
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		-334	587
Periodens totalresultat		-334	587

Balanse

	Noter	31.12.2023	31.12.2022
Eiendeler			
Immaterielle eiendeler	9	1 084	1 037
Utsatt skattefordel	22	367	245
Varige driftsmidler	7	14 742	8 577
Investeringer i tilknyttede selskaper	10	20	18
Finansielle anleggsmidler		127	95
Pensjonsmidler	24	94	210
Sum anleggsmidler		16 434	10 182
Investering i felleskontrollert virksomhet	11	210	176
Beholdning komponenter	12	469	481
Kundefordringer og andre fordringer	14	2 379	1 838
Finansielle eiendeler	17	2 057	1 757
Derivater	16	1	4
Kontanter og bankinnskudd	19	584	905
Sum omløpsmidler		5 700	5 161
Sum eiendeler		22 134	15 343
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	20	3 387	3 387
Annen egenkapital		-91	185
Sum egenkapital		3 296	3 572
Rentebærende gjeld	21.30	11 750	5 566
Utsatt skatt	22	152	117
Pensjonsforpliktelser	24	820	808
Andre avsetninger for forpliktelser	26	127	213
Sum langsiktig gjeld		12 849	6 704
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	25.26	3 884	3 088
Betalbar skatt	22	45	22
Rentebærende gjeld	21.30	2 055	1 956
Derivater	16	5	1
Sum kortsiktig gjeld		5 989	5 067
Sum egenkapital og gjeld		22 134	15 343

Oslo, 15. februar 2024

Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen
Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke
Geir Inge Stokke

Espen Almlid
Espen Almlid

Dina Elverum Aune
Dina Elverum Aune

Morten Henriksen
Morten Henriksen

Ove Sindre Lund
Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen
Petter Louis Pettersen

Line Steinseth
Line Steinseth

Gro Bakstad
Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2023	2022
Årsresultat før skatt		79	158
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	7	2 378	2 282
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-66	-42
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	24	-294	-170
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	26	-8	-540
Netto urealiserte verdiendringer	29	-8	10
Renteposter, periodisering		-22	2
Resultatandel felleskontrollert virksomhet og TS	10, 11	-41	-12
Endring arbeidskapital		162	268
Betalte skatter		-4	-4
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		2 176	1 952
Endring i finansielle eiendeler		-205	100
Kjøp av varige driftsmidler	7, 8	-342	-169
Salg av varige driftsmidler		90	37
Mottatt utbytte		6	-
Netto kontantstrøm til investeringsaktiviteter		-451	-32
Opptak av kort- og langsiktig lån		1	-
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån		-4	-8
Betaling av avdrag leieforpliktelser		-1 952	-1 794
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer	20	-67	-
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-2 022	-1 802
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-297	118
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	19	905	783
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-24	4
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	19	584	905

Egenkapitalutviklingen

2023	Annen egenkapital			Sum
	Aksje- kapital	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	
Egenkapital 1. januar 2023	3 387	3	182	3 572
Årets resultat	-	-	53	53
Fra utvidet resultat	-	67	-455	-388
IB effekt av endring pensjon i ny trafikkavtale *)	-	-	126	126
Utbytte	-	-	-67	-67
Egenkapital 31. desember 2023	3 387	70	-161	3 296

*) I ny trafikkavtale i Vygruppen AS fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelse til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til medlemmene som inngår i denne avtalen er derfor trukket ut av balanseført netto pensjonsforpliktelse. IB effekten av dette utgjorde MNOK 161 og godskrevet tidligere belastet estimatavvik i annen egenkapital. Senere års dekning av differansen blir ført over resultatet sammen med ordinær pensjon.

2022	Annen egenkapital			Sum
	Aksje- kapital	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	
Egenkapital 1. januar 2022	3 686	31	-725	2 992
Årets resultat	-	-	133	133
Fra utvidet resultat	-	-28	482	454
Kapitalnedsettelse til dekning av tap	-292	-	292	-
Nedsettelse av kapital ved tingsuttak	-7	-	-	-7
Egenkapital 31. desember 2022	3 387	3	182	3 572

Segmentinformasjon

Virksomhetssegmenter

Per 31. desember 2023 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)

I tråd med endringer i operasjonell struktur er noen stabsfunksjoner flyttet fra Kundeopplevelse og Innovasjon til Annet-segmentet fra og med 1. januar 2023. Sammenligningstallene for 2022 er omarbeidet tilsvarende.

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.

2023	Persontog	Buss	Gods	Kundeopplevelse og Innovasjon	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	4 079	8 298	1 228	1	766	14 372
Offentlig kjøp	3 972	-	-	-	-	3 972
Andre inntekter	378	168	40	86	47	719
Driftsinntekter	8 429	8 466	1 268	87	813	19 063
Driftskostnader	7 038	7 155	1 162	108	885	16 348
Av- og nedskrivninger	1 116	1 015	185	0	62	2 378
Sum driftskostnader	8 154	8 170	1 347	108	947	18 726
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	7		34		41
Driftsresultat	275	303	-79	13	-134	378
Segment eiendeler	9 960	7 816	1 435	302	2 136	21 649
Investeringer	6 903	1 276	307	-	52	8 538

2022	Persontog	Buss	Gods	Kundeopplevelse 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	86	64	853
Driftsinntekter	7 947	7 621	1 247	87	729	17 631
Driftskostnader	6 339	6 563	1 086	133	833	14 954
Av- og nedskrivninger	1 032	1 036	142	4	68	2 282
Sum driftskostnader	7 371	7 599	1 228	137	901	17 236
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	3	-	9	-	12
Driftsresultat	576	25	19	-41	-172	407
Segment eiendeler	3 871	7 192	1 257	230	2 308	14 858
Investeringer	270	261	284	-	62	877

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. Hendelser etter balansedagen

Konsernregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 15. februar 2024.

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 2023 ble vedtatt av styret 15. februar 2024.

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 2023 er konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2022.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

IFRS 17 Forsikringskontrakter

IFRS 17 ble 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. Krafttredelsestidspunktet var 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 regnskapsestimater

Anvendelse av konsernets regnskapsprinsipper innebærer at ledelsen må utøve skjønn gjennom bruk av estimater og forutsetninger. Estimater 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 estimater 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 ivarettatt på en konsistent måte. Leieavtaler for tog- og bussmateriell 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 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 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. Estimativkvik 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 var takstsamarbeidet med Ruter for regnskapsåret 2020 til og med 2022 basert på en fast, avtalt inntektsfordeling, som også inkluderte støtte som Ruter mottok fra myndighetene.

Avsetning av kostnader for periodisk vedlikehold

I forbindelse med forpliktelse i leieavtale for togmateriell som utløp i desember 2022 foretok konsernet en løpende avsetning for påløpt kostnad for periodisk vedlikehold. Dette ble foretatt basert på estimert kostnad pr kjørte kilometer, konsernets rute- og vedlikeholdsplan samt regulering i leieavtale. Vurderingene innebar bruk av skjønn og estimater. Etter oppstart av ny leieavtale i desember 2022 foretas det ikke en tilsvarende avsetning for periodisk vedlikehold da det ikke gjøres en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av avtalen så lenge vedlikeholdsplan følges. Det vil fremover avsettes for noe periodisk vedlikehold knyttet til større komponenter (herunder bogger), dette for å sørge for at kostnaden knyttet til større komponenter tas når slitasjen skjer og ikke når komponenten byttes ut. 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 utover 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 konsern enheter 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 godstransporttjenester.

Salg av tjenester inklusiv kjøp fra offentlig kjøper av persontrafikk tjenester 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 kontantstrømmer (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 drifts-kostnader 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.

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 skattekredittmidler 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 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 forskjellige 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. Estimatavvik 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 restrukturingskostnader 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 diskonteringsssats for 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 ved 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 markedsdata.

Note 2

Aksjer i datterselskap

Tabellen viser morselskapets direkte eide investeringer per 31. desember 2023. 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 mor- selskapet	Bokført egen- kapital	Årets resultat
Vy Buss AS	1. desember 1996	Oslo	100 %	1 333	1 210	-21
Agilia AS	1. oktober 2001	Oslo	100 %	61	-0	-4
Finse Forsikring AS	8.november 2001	Oslo	100 %	60	316	33
CargoNet AS	1.januar 2002	Oslo	100 %	103	-177	-157
Vy Gjøvikbanen AS	1. april 2005	Oslo	100 %	30	86	27
Vy Tåg AB	1.januar 2007	Gävle	100 %	-	-65	-129
Vy Tog AS	16. juni 2016	Oslo	100 %	516	444	14
Vy Mobility AS	14. mai 2018	Oslo	100 %	87	113	-
Tømmervogner AS*	31. desember 2008	Oslo	45 %	2	9	0
SUM				2 192	1 936	-237

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

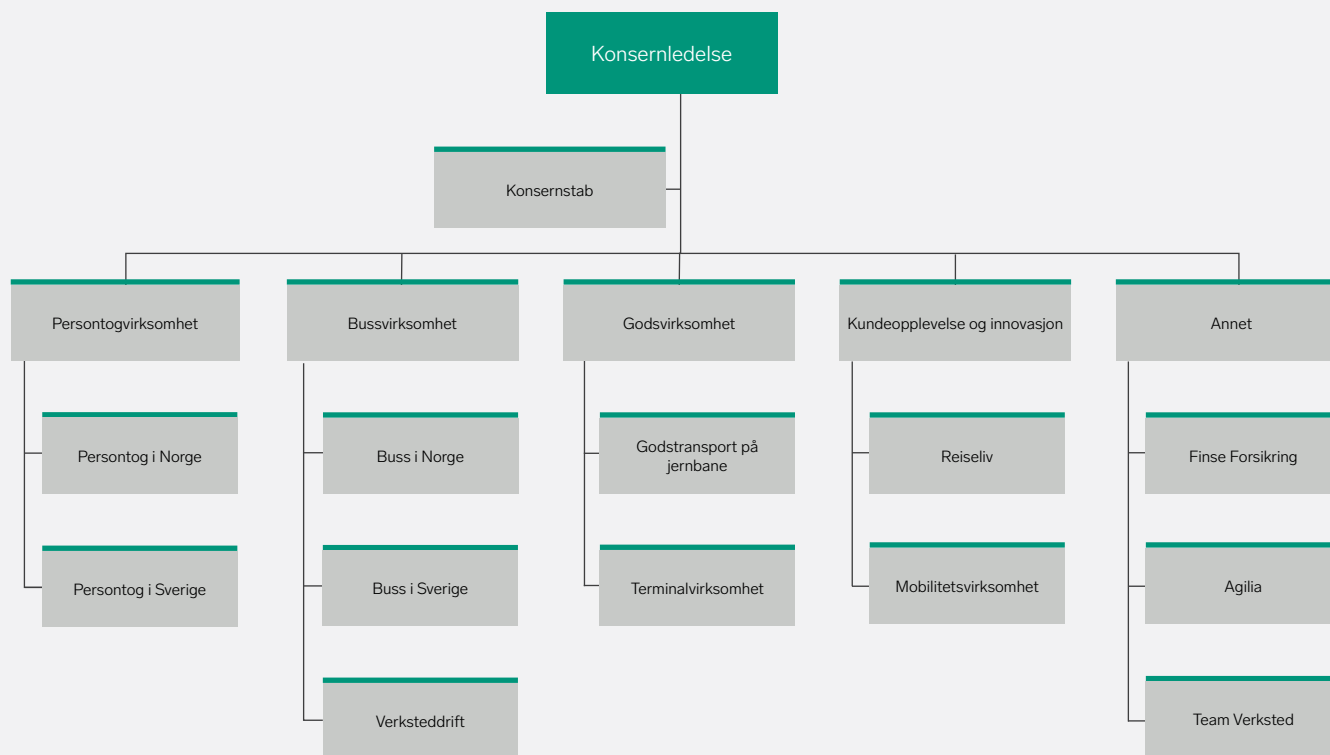
Det er oppgitt 100 % av bokført egenkapital i selskapene pr. 31. desember 2023.

Note 3

Konsern- og virksomhetsstruktur 31.12.2023

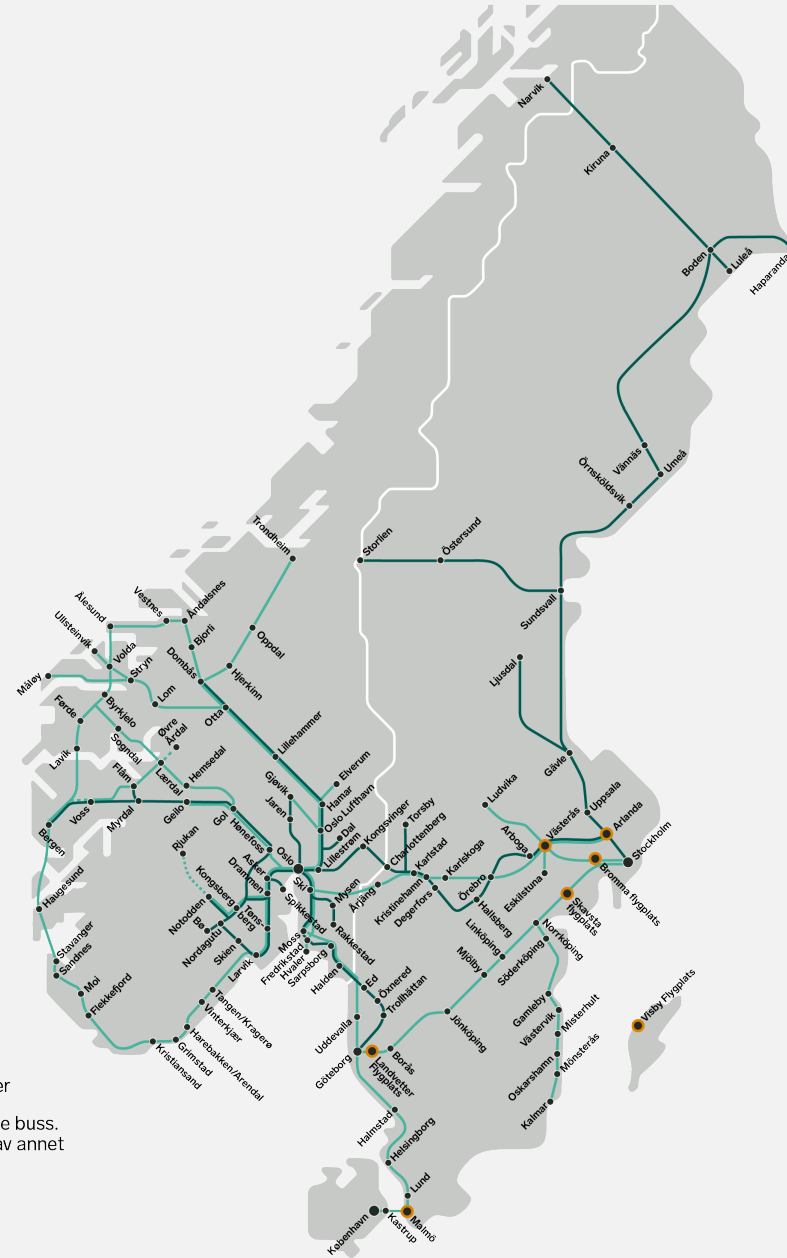
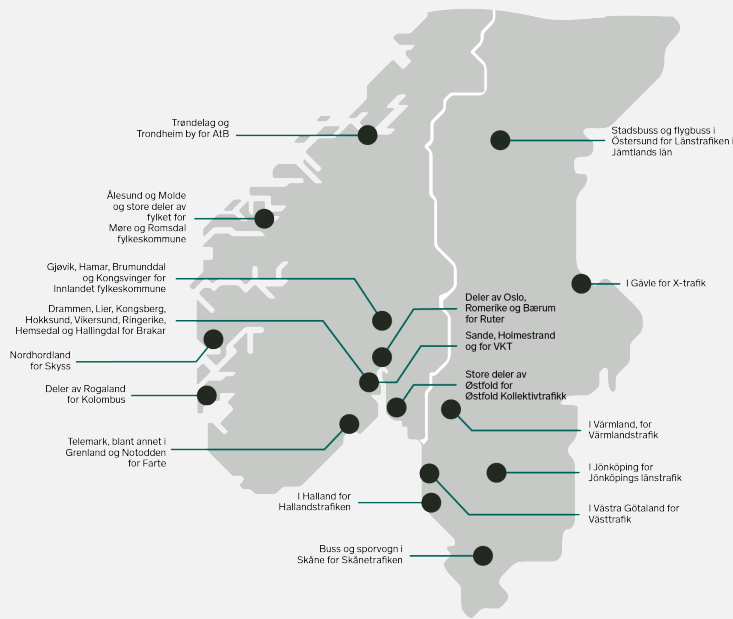
Vy driver virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten styres i virksomhetsområder som avviker noe fra den legale struktur:

- 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	2023	2 022
Transportinntekter	17 498	16 107
Andre driftsinntekter	1 565	1 524
Sum	19 063	17 631

Driftsinntekter per land	2023	2 022
Norge	16 004	14 872
Sverige	3 059	2 759
Sum	19 063	17 631

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 ved at Jernbanedirektoratet kan inngå midlertidige tilleggsavtaler om statlig kjøp av persontogtjenester. Inntekter fra denne støtteordningen inngår i statens kjøp av tjenester fra Vy-konsernet i 2022. Det er ikke mottatt slik støtte i 2023.

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)
Servering 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 2023	7 506	7 074
Avdrag	-1 954	-
Avskrivninger	-	-2 000
Innregning og endringer i avtaler	8 124	8 131
Annet/ valutaeffekter	117	64
Sum utgående balanse per 31. desember 2023	13 793	13 269

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 353 MNOK for 2023

	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

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2023	2022
Kortsiktig gjeld	2 055	1 955
Langsiktig gjeld	11 738	5 551
Sum	13 793	7 506

Det foreligger i tillegg fremtidige leieforpliktelser på ca 1 141 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	2023	2022
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	138	84
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	28	33
Sum	166	117

Resultatregnskap

Inntekter fra fremleie	8	7
------------------------	---	---

Kontantstrøm

Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	2 307	2 033
---	-------	-------

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

	Maskiner og utstyr	Transport- midler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Balanse 1. januar 2023								
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
Regnskapsåret 2023								
Inngående balanse	236	1 167	70	31	5 200	1 839	35	8 577
Omregningsdifferanser	3	13	-	-	54	12	-2	80
Tilgang	105	195	1	25	7 880	304	28	8 538
Avgang	-28	-700	-15	-	-4 769	-57	-1	-5 570
Akkumulerte avskrivninger avganger	28	678	8	-	4 689	56	1	5 460
Overføring til/fra AUU	14	6	-	-20	-	-	-	-
Årets avskrivninger	-59	-275	-7	-	-1 657	-287	-14	-2 299
Årets nedskrivninger	-	-2	-	-	-42	-	-	-44
Sum	299	1 082	57	36	11 355	1 867	47	14 742
Balanse 31. desember 2023								
Akkumulert anskaffelseskost	1 837	11 271	185	36	14 699	3 329	91	31 447
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 538	-10 189	-128	-	-3 344	-1 462	-44	-16 705
Sum	299	1 082	57	36	11 355	1 867	47	14 742
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig		1 - 10 år	1 - 20 år	1 - 10 år	

	Maskiner og utstyr	Transport- midler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Balanse 1. januar 2022								
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	
Av- og nedskrivninger							2023	2022
Årets avskrivninger varige driftsmidler							2 299	2 155
Årets nedskrivninger varige driftsmidler							44	92
Årets av- og nedskrivninger immaterielle eiendeler (note 9)							35	35
Sum av- og nedskrivninger							2 378	2 282

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 2023 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 ihen-syntas 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	3,5 %	
Diskonteringsrente	9,9-11%	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	3,7-5,7%	vurderinger etter IAS 37

Basert på hovedforutsetningene har konsernet foretatt nedskrivninger på driftsmidler i 2023 på MNOK 44 (2022: MNOK 92). Konsernet har kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til bruksverdi per 31. desember 2023 og som samlet er nedskrevet med MNOK 96 (2022: MNOK 116). Konsernet har videre kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til virkelig verdi på driftsmidler per 31. desember 2023 og som samlet er nedskrevet med MNOK 75 (2022: MNOK 35). For kontraktene hvor driftsmidler er nedskrevet til virkelig verdi er samlet bruksverdi på MNOK 1.270, som var ca MNOK 22 lavere 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	Estimert
Endring i faktorer	Endring i nåverdi	akkumulert	akkumulert
		nedskrivning	nedskrivning*
Rente +1 %	-45	171	202
Rente -1 %	47	171	138
EBITDA			
Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk	Estimert
		akkumulert	akkumulert
		nedskrivning	nedskrivning*
EBITDA + 1 MNOK per kontrakt	27	171	154
EBITDA - 1 MNOK per kontrakt	-27	171	188

* 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	2023	2022
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-29	14
Årets påløpte vedlikeholdskostnad	-2	-85
Årets utførte periodiske vedlikehold	-	42
Endring avsetning	12	-
Balansført verdi 31. desember	-19	-29

I forbindelse med forpliktelse i leieavtale for togmateriell som utløp i desember 2022 foretok konsernet en løpende avsetning for påløpt kostnad for periodisk vedlikehold. Dette ble foretatt basert på estimert kostnad pr kjørt kilometer, konsernets rute- og vedlikeholdsplan samt regulering i leieavtale. Vurderingene innebar bruk av skjønn og estimater. Etter oppstart av ny leieavtale i desember 2022 foretas det ikke en tilsvarende avsetning for periodisk vedlikehold da det ikke gjøres en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av avtalen så lenge vedlikeholdsplan følges. Det vil fremover avsettes for noe periodisk vedlikehold knyttet til større komponenter (herunder bogger), dette for å sørge for at kostnaden knyttet til større komponenter tas når slitasjen skjer og ikke når komponenten byttes ut.

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

Note 9

Immaterielle eiendeler

	Goodwill		Øvrige		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Balanse 1. januar						
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
Regnskapsåret						
Inngående balanse	435	444	602	644	1 037	1 088
Omregningsdifferanse - anskaffelseskost	33	-12	52	-19	85	-31
Omregningsdifferanse - av- og nedskrivninger	-10	3	-10	3	-20	6
Tilgang	-	-	17	9	17	9
Årets avskrivninger	-	-	-35	-35	-35	-35
Sum	458	435	626	602	1 084	1 037
Balanse 31. desember						
Akkumulert anskaffelseskost	680	647	858	789	1 538	1 436
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-222	-212	-232	-187	-454	-399
Sum	458	435	626	602	1 084	1 037

Goodwill er i all hovedsak relatert til oppkjøpet av Flygbussarna. Øvrige immaterielle eiendeler knytter seg i all hovedsak til merkevarer, kontrakter og relasjoner, kundedatabase og oppstillingsplasser ved flyplassene. Merkevarer 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 balansført verdi mot gjennvinnbart beløp. Forholdet følges opp ut fra hva som er vurdert til den naturlige kontantstrømsgenererende enhet (CGU) knyttet til hvert oppkjøp. Gjennvinnbart 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 tilbud/avtale. For kommersielle avtaler utledes kontantstrømmer etter de fem første årene ved hjelp av de estimerte vekstrater. Forutsetningene som benyttes ved beregning av gjennvinnbare beløp varierer mellom hver kontantgenererende enhet. Benyttet diskonteringsrate gjenspeiler spesifikk risiko for det relevante segmentet.

For år 2023 er det ikke innregnet nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid.

Note 10

Investering i tilknyttede selskaper

	2023	2022
Balansført verdi 1. januar	18	16
Andel av resultatet	2	2
Sum balansført verdi 31. desember	20	18

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

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

Tabellen viser 100% av det tilknyttede selskaps eiendeler, gjeld, driftsinntekter og årsresultat.

2023	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	351	312	331	9	34%
Peer Gynt Tours AS	Oslo	11	6	56	3	34%
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	5	4	16	0	49%
Applied Autonomy AS	Kongsberg	16	10	13	0	21%
Sum		367	323	403	12	

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	

Vy-konsernet har i 2023 oppnådd betydelig innflytelse i selskapet Applied Autonomy AS med en eierandel på 21 % i 2023 (2022: 16,9 %). Applied Autonomy AS fokuserer på software-løsninger for autonom transport.

Note 11

Investering i felleskontrollert virksomhet

	2023	2022
Balanseført verdi 1. januar	176	133
Andel av resultatet	34	9
Egenkapitaltransaksjoner	-	34
Sum balanseført verdi 31. desember	210	176

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 Vys andel	Balanse- verdi i selskapet 31. des
Flåm Utvikling AS	2013	Aurland	50%	147	34	185
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50%	261	-	300

Tabellen over viser 100 % av det felleskontrollerte foretakets bokførte egenkapital inklusive årets resultat, årsresultat og bokført verdi.

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

Eiendeler	2023	2022
Varige driftsmidler	134	135
Omløpsmidler	108	54
Sum	242	189
Gjeld		
Langsiktig gjeld	5	5
Kortsiktig gjeld	33	14
Sum	38	19
Netto eiendeler	204	170
Resultat	2023	2022
Salgsinntekt	250	165
Kostnader	-216	-156
Årsresultat etter skatt	34	9

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, kundeføring og merkevarerutvikling, 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 reiselivs-satsing. 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 deltok også i etableringen av et nytt, lokalt reiselivsselskap i Hardanger i 2022 – Book Hardanger AS – og gikk 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

	2023	2022
Komponenter	469	473
Varer under tilvirkning	-	8
Sum beholdning komponenter	469	481

Note 13

Garantier

Vy-konsernet har til enhver tid en rekke løpende bankgarantier i forbindelse med den ordinære driften. Per 31. desember 2023 er det utstedt bankgarantier på til sammen 1 705 MNOK (1 042 MNOK).

Garantien dekker også skyldig forskuddstrekk på lønn for flere av selskapene i konsernet.

Note 14

Kundefordringer og andre fordringer

	2023	2022
Kundefordringer	1 629	1 271
Avsetning for tap	-13	-8
Kundefordringer netto	1 616	1 263
Forskuddsbetalinger	606	399
Andre fordringerw	157	176
Sum kundefordringer og andre fordringer	2 379	1 838

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2023	2022
Forfalte fordringer på balansedagen	530	162
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	478	130
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	42	17
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	10	15

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 risikostyring 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 eksponert 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 A- (stable outlook). Denne kredittratingen gir Vy god tilgang på fremmedkapital.

Tabellen viser fremtidige forfall for konsernets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2023:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 714	-	-	-
Lån	1	1	4	5
Leieforpliktelser	1 958	1 963	5 202	6 655
Varige driftsmidler	467	-	-	-

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som Vy-konsernet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Konsernets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde. Persontog- og bussvirksomheten selger transporttjenestene hovedsakelig mot kontant betaling. Kreditt 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 datterselskaper har morselskapet som største kunde. Konsernet er derfor i liten grad utsatt for kredittrisiko.

Vy er eksponert for kredittrisiko 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 kredittrisiko til å være følgende:	2023	2022
Bankinnskudd	584	905
Plasseringer	2 057	1 757
Finansielle derivater	1	4
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 379	1 838
Sum	5 021	4 504

Kredittrisikoen 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 kreditt-eksponering 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 kurs-er på balansedagen viser at porteføljerisiko ved verdifall på 40 % gir en estimert risiko på -23 MNOK (2022: 36 % -21 MNOK). Denne vurdering og fastsettelse av prosentsatser for verdifall er foretatt i samsvar med standardmodellen for forsikringssselskap ved beregning av kapitalkrav.

Note 16

Derivater

	2023		2022	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	1	-	4	-
Energikontrakter	-	-5	-	-1
Sum	1	-5	4	-1

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

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2023	2022
Periodens endring av virkelig verdi	-7	6
Akkumulert endring av virkelig verdi	-4	3

Note 17

Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Verdipapirer	2023	2022
Aksjer og andre rentepapirer/fond - Norge	1 918	1 619
Aksjer og andre verdipapirer/fond - Globalt	56	58
Tidsinnskudd/særvilkår	83	80
Sum	2 057	1 757

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 4,7 % per 31. desember 2023 (2022: 2,9 %).

Endringer av virkelig verdi på verdipapirer	2023	2022
Periodens verdiendringer	19	-17
Akkumulert verdiendringer	43	24

Note 18

Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Finansielle anleggsmidler	127	95	-	-	127	95
Derivater	-	-	1	4	1	4
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 773	1 439	-	-	1 773	1 439
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	2 057	1 757	2 057	1 757
Kontanter og bankinnskudd	584	905	-	-	584	905
Sum	2 484	2 439	2 058	1 761	4 542	4 200

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

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Lån (ekskl. leieavtaler)	12	16	-	-	12	16
Leieforpliktelser IFRS 16	13 793	7 506	-	-	13 793	7 506
Derivater	-	-	5	1	5	1
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	3 714	2 864	-	-	3 714	2 864
Sum	17 519	10 386	5	1	17 524	10 387

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2023:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	2 057	-	-	2 057
Derivater	-	1	-	1
Sum eiendeler	2 057	1	-	2 058
Lån og påløpte renter	-	-	-	-
Derivater benyttet til sikring	-	5	-	5
Sum forpliktelser	-	5	-	5

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

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 forpliktelser	-	1	-	1

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

Note 19

Kontanter og bankinnskudd

	2023	2022
Kontanter og bankinnskudd	584	905

Herav bundne midler 11 MNOK (2022: 160 MNOK).

Se note 13 for omtale av garantier knyttet til skyldig forskuddstrekk på lønn.

Note 20

Aksjekapital

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Sum (MNOK)
Aksjer 1. januar 2022	3 387 905	3 387 905	3 387
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 i 2023 utbetalt utbytte på 66,5 MNOK for regnskapsåret 2022.

Note 21

Rentebærende gjeld

	31.12.2023	31.12.2022
Langsiktig gjeld		
Leieforpliktelser IFRS 16	11 738	5 551
Pantelån	11	13
Gjeldsbrev og andre lån	1	2
Sum	11 750	5 566
Kortsiktig gjeld		
Leieforpliktelser IFRS 16	2 055	1 955
Andre lån	-	1
Sum	2 055	1 956
Sum lån	13 805	7 522

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

	2023	2022
Lån og swapper		
6 måneder eller mindre	2 910	2 652
Over 6 måneder	-	-
Forfall for langsiktige lån er som følger:	2023	2022
Mellom 1 og 2 år	852	288
Mellom 2 og 5 år	1 111	1 312
Over 5 år	947	1 052
Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2023	2022
Andre lån	NOK 5.10	4.37
Andre lån	SEK 4.70	1.93

Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:	2023	2022
NOK	2 110	2 017
SEK	800	635
Sum	2 910	2 652
Konsernet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2023	2022
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:	2023	2022
Betalbar skatt	41	22
Endring i utsatt skatt	-15	3
Skattekostnad	26	25

Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2023	2022
Årets betalbare skattekostnad	45	21
For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-	1
Betalbar skatt i balansen	45	22

Den faktiske betalbare skatten i balansen vil bli utlignet mot konsernbidrag som foreslås vedtatt i år 2024 for inntektsåret 2023.

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2023	2022
Årsresultat før skatt	79	158
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats	10	31
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre permanente forskjeller knyttet til investeringer (fritaksmetoden)	-3	-2
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	-4	2
Andre ikke skattepliktige inntekter	-1	-2
Endring i nedvurdering av utsatt skattefordel	25	-2
For mye avsatt tidligere år	-1	-2
Skattekostnad	26	25
Effektiv skattesats	33%	16%

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.

2023	01.01.	Valuta om-regn.	Kjøp/salg av datterselsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	Mottatt skatt for underskudd	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)									
Driftsmidler	-789	-3	-	-37	-	-	-	-	-829
Immaterielle eiendeler	-586	-41	-	32	-	-	-	-	-595
Finansielle eiendeler	-211	-	-	121	-	-	-	-	-90
Varer	109	-	-	-16	-	-	-	-	93
Fordringer	-5	-	-	5	-	-	-	-	-0
IFRS 16	353	1	-	79	-	-	-	-	433
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-82	-	-	-17	-	18	-	-	-81
Pensjonsforpliktelse	795	-	-	-405	583	-161	-	-	812
Avsetning for forpliktelser	100	-	-	56	-	-	-	-	156
Gevinst- og tapskonto	-35	-	-	-15	-	-	-	-	-50
Underskudd til framføring	1 852	69	-	375	-	-	-77	-	2 218
Annet	-18	-	-	4	-	-	-3	-	-17
Sum brutto midlertidige forskjeller	1 483	26	-	181	583	-143	-80	-	2 050
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-937	-69	-	-121	-	-	-	-	-1 127
Netto midlertidige forskjeller	546	-43	-	60	583	-143	-80	-	923
Netto utsatt fordel/forpliktelse 22%	128	-8	-	15	128	-31	-17	-	215

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 fremføring	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 midl. forskjeller	-974	25	-	12	-	-	-	-	-937
Netto midlertidige forskjeller	1 249	11	-4	-26	-618	-	-66	-	546
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22%	282	2	-1	-4	-136	-	-15	-	128
Utsatt skattefordel								2023	2022
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder								429	274
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder								123	222
Sum								552	496
Utsatt skatt								2023	2022
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder								-331	-364
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder								-6	-3
Sum								-337	-367
Netto utsatt skattefordel i balansen								215	128

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 235 MNOK (196 MNOK) knyttet til skattemessig fremførbart underskudd på 1 142 MNOK (951 MNOK).

Note 23

Personalkostnader

	2023	2022
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	7 222	6 719
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 24)	491	405
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 24)	28	70
Andre personalkostnader	110	82
Sum	7 851	7 276

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

	2023	2022
Gjennomsnittlig antall årsverk	9 748	9 746
Gjennomsnittlig antall ansatte	11 643	11 512

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 forsikringselskap. 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 366 (436) aktive, 2 624 (2 527) pensjonister og 1 625 (1 650) 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 366 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.

3 126 (2 965) ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2023

I ny trafikkavtale i Vygruppen AS fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelser til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til disse medlemmene er derfor trukket ut av balanseført pensjonsforpliktelse og tilhørende kostnad under. Total pensjonsforpliktelse til disse medlemmene utgjør pr 31.12.2023 MNOK 139. IB pensjonsforpliktelse for denne gruppen var MNOK 161 og er trukket ut i tabellen under.

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 9 377 (9 268) 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	2023	2022
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	4 273	4 943
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-3 569	-4 385
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	704	558
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	22	40
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	726	598
<i>Herav i balansen:</i>		
Pensjonsmidler	94	210
Pensjonsforpliktelse	820	808
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	726	598
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	598	1,385
Korreksjon IB trafikkavtale	-161	
Årets aktuarielle avvik	558	-552
Årets pensjonsopptjening/endring forpliktelse arbeidsgiveravgift	8	-21
Netto finansposter pensjon	10	24
Årets innbetaling til ordningene	-287	-238
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	726	598
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	28	70
Medarbeidertilskudd til ordningene	-	-1
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 23	28	70
Årets finansposter pensjoner	10	24
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	38	94
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad – se note 23	491	405
Totale pensjonskostnader	529	499

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 (-) periodens netto pensjonskostnad* angitt i %	(30-33)%	24-27%	5-8%	(4-6)%	39-42%	(30-33)%
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	(11-13)%	14-16%	1-3%	(1-3)%	12-14%	(10-12)%

*Netto pensjonskostnad over ordinært resultat i 2024

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

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2023	2022
Diskonteringsrente	3,95%	3,85%
Forventet avkastning	3,95%	3,85%
Gjennomsnittlig lønnsvekst	3,50%	3,50%
G-regulering	3,25%	3,25%
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,80%	2,50%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10%	14,10%

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2023

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 3,95 % (3,85 %). 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 2,0 %. 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 uførisiko.

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 2023 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

	2023	2022
Leverandørgjeld	1 180	837
Skyldig offentlige avgifter	169	226
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	2 535	2 025
Sum	3 884	3 088

Andel gjeld til andre nærstående parter er i 2023 549 MNOK (161 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

	Ventelønn, omstilling	Avsetning for tap på kontrakter (se note 27)	Annet	Sum
2023				
Inngående balanse	83	164	36	283
Endret avsetning i året	4	74	-9	69
Benyttet/reversert i løpet av året	-	-74	-3	-77
Omregningsdifferanser	-	11	-	11
Sum	87	175	24	286

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

Klassifikasjon i balansen	2023	2022
Andel langsiktig gjeld	127	213
Andel kortsiktig gjeld (medtatt note 25)	160	70
Sum	287	283

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 29 (25) MNOK ved utgangen av 2023. Avsetningen inneholder i tillegg 58 (58) MNOK per 31.12.2023 knyttet til kompensasjon ved endret pensjonsordning.

Note 27

Tap på kontrakter

Det er kostnadsført 74 MNOK (38 MNOK) for fremtidig tap på kontrakter knyttet til toganbud. Det er i tillegg reversert tidligere tapsavsetninger med 69 MNOK (567 MNOK) knyttet til toganbud samt 5 MNOK (9 MNOK) knyttet til bussanbud i Norge. Reversering av tidligere tapsavsetninger knyttet til toganbud følger i hovedsak av reforhandlede avtaler. Det forventes at den vesentligste del av betalingsstrømmer vil skje til neste år. Se note 7, 25 og 26 for ytterligere informasjon.

Note 28

Andre kostnader

	2023	2022
Salgs- og administrasjonskostnader	1 659	1 446
Energi og brensel vedr. drift	1 777	2 047
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	2 673	2 373
Andre driftskostnader	2 388	1 812
Sum	8 497	7 678

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2023	2022
Lovpålagt revisjon	6	7
Andre tjenester utenfor revisjon	1	1
Sum totalt honorar til revisor	7	8

Note 29

Finansielle poster

	2023	2022
Renteinntekter	116	49
Andre finansinntekter	8	4
Netto valutagevinst	69	12
Sum	193	65
Rentekostnader	-362	-238
Andre finanskostnader	-6	-6
Netto valutatap	-128	-34
Sum	-496	-278
Netto finansposter pensjon	-10	-24
Urealiserte verdiendringer	14	-12
Sum finansielle poster	-299	-249

Note 30

Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	Forpliktelser	Sikrings- instrumenter lån	Leie-forpliktelser	Sum
Forpliktelser 1. januar 2023	15	1	7 506	7 522
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-4	-	-1 954	-1 958
Endringer uten kontanteffekt:				
Tilganger finansielle leieforpliktelser	1	-	8 074	8 075
Andre endringer	-	4	51	55
Omregningsdifferanser	-	-	116	116
Forpliktelser 31. desember 2023	12	5	13 793	13 810

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

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:

	2023	2022
Salg av varer og tjenester		
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	3 530	3 295
Salg av andre varer og tjenester	425	394
Sum	3 955	3 689
Kjøp av varer og tjenester	3 476	3 672

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

	2023	2022
Fordringer på		
Tilknyttede selskaper	-	1
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	178	159
Sum	178	160
Gjeld til		
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	549	161
Sum	549	161

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	2023	2022
Berit Svendsen	Styreleder	531	513
Åsne Havnelid	Nestleder (frem til 20.06.22)	-	189
Wenche Teigland	Styremedlem (frem til 20.06.22)	-	210
Semming Semmingsen	Styremedlem (frem til 12.06.23)	184	279
Geir Inge Stokke	Styremedlem/nestleder (fra 20.06.22)	324	259
Dina Aune	Styremedlem (fra 20.06.22)	321	100
Espen Almlid	Styremedlem (fra 20.06.22)	246	100
Morten Henriksen	Styremedlem (fra 12.06.23)	105	-
Ove Sindre Lund	Styremedlem (ansattvalgt)	269	259
Grethe Therese Thorsen	Styremedlem (ansattvalgt frem til 01.09.23)	204	237
Petter Louis Pettersen	Styremedlem (ansattvalgt)	289	279
Line Steinseth	Styremedlem (ansattvalgt fra 01.09.23)	42	-
Sum		2 515	2 425

De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Premie til ordningene er ikke medtatt i tabellene. Generalforsamlingen i Vygruppen AS har vedtatt årshonorar for styreleder på 507 TNOK, nestleder på 309 TNOK og de øvrige styremedlemmene 252 TNOK hver. I tillegg er det vedtatt honorar til medlemmer i revisjonsutvalget med 78 TNOK for leder og 45 TNOK for hvert av de andre medlemmene, samt kompensasjonsutvalget med 39 TNOK for leder og 24 TNOK for hvert medlem. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst eksklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene.

2023 (Tall i TNOK)	Tittel	Fastlønn	Utbetalt lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad*
Gro Bakstad	Konsernsjef	3 963	4 033	250	4 283	361
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 681	2 705	130	2 835	-
Synne Homble	Konserndirektør Kundeopplevelse og Innovasjon	2 979	3 006	130	3 136	-
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR	2 012	2 012	130	2 142	-
Ole Engebret Haugen	Konserndirektør og adm direktør Vy buss	2 956	3 000	120	3 120	-
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 179	3 208	130	3 338	-
Ingvild Storås	Konserndirektør og adm direktør CargoNet	2 858	2 897	130	3 027	-
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	2 013	2 035	130	2 165	-
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 384	2 405	130	2 535	-
Sum			25 301	1 280	26 581	361

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

Det vises til retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer nedenfor i noten. Det er ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag i 2023. Differansen mellom fastlønn og utbetalt lønn knytter seg i hovedsak til at utbetalt lønn hensyntar feriepenger.

2022 (Tall i TNOK)	Tittel	Fastlønn	Utbetalt lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad**
Gro Bakstad	Konsernsjef	3 840	3 887	250	4 137	342
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 598	2 623	130	2 753	-
Synne Homble	Konserndirektør Kundeopplevelse og Innovasjon	2 887	2 913	130	3 043	-
Morten Müller-Nilssen	Konserndirektør Organisasjon HR mm (til 31.01.22)	197	197	11	208	-
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR (fra 01.02.22)	1 788	1 784	119	1 903	-
Ole Engebret Haugen	Konserndirektør og adm direktør Vy buss	2 864	2 884	120	3 004	-
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 081	3 114	130	3 244	-
Ingvild Storås	Konserndirektør og adm direktør CargoNet (fra 01.01.22)	2 770	2 610	130	2 740	-
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	1 951	1 888	130	2 018	-
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 311	2 328	130	2 458	-
Sum			24 228	1 280	25 508	342

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

Styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende personer i Vy

Retningslinjene er utarbeidet av styret i Vygruppen AS (Vy, Selskapet) i samsvar med vedtektene § 8, og lagt frem for Selskapets generalforsamling 12. juni 2023. Retningslinjene gjelder for alle ansettelses etter dette tidspunktet.

Styret utarbeider årlig en rapport om lønn og annen godtgjørelse til Selskapets ledende ansatte som et eget dokument. Rapporten beskriver hvordan selskapet har fulgt opp føringene i disse retningslinjene, og det vil gis en samlet oversikt over utbetalt og innestående lønn og annen godtgjørelse som omfattes av retningslinjene. Rapporten legges frem for generalforsamlingen.

For ansettelsesavtaler inngått før virkningstidspunktet for styrets retningslinjer vil enkelte ordninger avvike noe fra retningslinjene. Det vil opplyses om slike avvik i lederlønsrapporten.

1. Innledning

Retningslinjene reflekterer statens forventninger som eier på området for lønn og godtgjørelse, slik disse er nedfelt i Meld. St. 6 (2022-2023) og presisert i "Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel" fastsatt 12. desember 2022.

Retningslinjene gjelder for Selskapets "ledende personer", slik dette begrepet anvendes i allmennaksjeloven § 6-16a. Retningslinjene gjelder i samsvar med dette for daglig leder (konsernsjef) og den øvrige konsernledelsen. Konsernsjef og konsernledelsen omtales i disse retningslinjene som «ledende ansatte». Retningslinjene gjelder også for medlemmer av Selskapets styre valgt av og blant de ansatte etter aksjeloven § 6-4 jf. § 6-5. Det er bare godtgjørelse som mottas for styrevervet som er inkludert i retningslinjene.

Retningslinjene gjelder også ved fastsettelse av godtgjørelse til ledende personer i konsernets datterselskaper, slik at "Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel" følges opp i konsernet som helhet. Styret følger opp datterselskapene ved at konsernsjefen gjennom instruks fra styret sørger for at prinsippene følges opp av styrene i datterselskapene.

Medlemmene av Selskapets styre mottar en årlig godtgjørelse, fastsatt av generalforsamlingen. Selskapets ansatte som er styremedlem i datterselskaper får ingen særskilt kompensasjon for dette, bortsett fra ansattvalgte styrerepresentanter.

2. Om Vy

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap, med virksomhet innenfor tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Med hensyn til virksomhetens størrelse og kompleksitet, er god ledelse sentralt for å

oppnå resultater og utvikling og for å skape bærekraftig verdiskaping for eierne i tillegg til å sikre mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål for den delen av virksomheten der det er aktuelt

3. Styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte

3.1 Innledning

Styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte følger statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, slik fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022. Statens retningslinjer utdyper de forventningene staten som eier har til selskaper med statlig eierandel på området for lønn og godtgjørelse til selskapenes ledende personer. Fremstillingen av styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte nedenfor i punkt 3.2 til 3.5 følger samme struktur som staten har formulert eierforventningene på dette området for å sikre klarhet rundt styrets vurdering av disse og hvordan de har formet selskapets godtgjørelsespolitikk.

3.2 Godtgjørelsen og andre insentiver i selskapet fremmer oppnåelse av selskapets og eiers mål

Selskapets og eiers mål med virksomheten er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. For den delen av Selskapets virksomhet som er direktetildelte trafikkavtaler for Østlandet, er eiers mål bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Langsiktig, bærekraftig verdiskaping er overordnet hensyn for selskapsledelsen, og ligger til grunn for selskapets til enhver tid gjeldende strategi og forretningsplaner.

Selskapets og eiers mål med virksomheten er førende ved fastsettelse av ledergodtgjørelsen. Godtgjørelsen bidrar til selskapets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne ved at godtgjørelsen er konkurransedyktig slik at selskapet kan tiltrekke seg og beholde gode ledere, samtidig som godtgjørelsen er moderat. Ledende ansattes samlede godtgjørelse skal fremme den gjeldende strategien, og reflektere den enkelte ansattes ansvar for styring og resultater.

3.3 Godtgjørelsen til ledende ansatte er konkurransedyktig, men ikke lønnsledende og hensynet til moderasjon ivaretas

For å fremme selskapets og eiers mål om høyest mulig avkastning over tid, må Selskapet tilby konkurransedyktig godtgjørelse. Gode ledere er avgjørende for oppnåelse av Selskapets og eiers mål om høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer (se punkt 3.2 ovenfor). Selskapets evne til å rekruttere og beholde gode ledere forutsetter at Selskapet kan tilby konkurransedyktig godtgjørelse. Det vil gi uheldige virkninger for Selskapet dersom det ikke kan tilby konkurransedyktig godtgjørelse.

Godtgjørelsen skal likevel være moderat. Moderasjonshensynet ivaretas ved hjelp av ulike grep. Godtgjørelsen skal ikke være lønnsledende, i den forstand at den ikke er høyere enn nødvendig for å tiltrekke og beholde ønsket kompetanse. Ved fastsettelse av godtgjørelsen i forbindelse med nyansettelser vurderer styret/konsernsjef kompetanse, erfaring, ansiennitet og lønnsbetingelser som er vanlige i andre, tilsvarende selskaper. Disse vurderingene gjøres ved bruk av eksterne rammeverk for stillings- og lønsvurderinger i kombinasjon med sammenligninger basert på referanseselskaper Selskapet selv anser som relevante. I referansegruppen inngår selskaper som er sammenlignbare ut fra virksomhetens omfang og kompleksitet, og som først og fremst norske selskaper.

Ved fastsettelsen av godtgjørelsen gjør styret/konsernsjef en samlet vurdering av den innhentede informasjonen, og fremsetter tilbud basert på dette. Tilbud som gis tilsvarer eller er lavere enn godtgjørelsesnivået i sammenlignbare selskaper.

I moderasjonsvurderingen tar styret og daglig leder hensyn til forskjeller i nivået på godtgjørelsen til ledende og øvrige ansatte, samlet og for enkeltelementer i godtgjørelsen. Styret vektlegger at ledende ansattes godtgjørelse ikke skal fremstå som urimelig ut fra godtgjørelsesnivået for øvrige ansatte. Et urimelig godtgjørelsesnivå for ledende ansatte kan gi uheldige virkninger for selskapet, herunder som følge av for eksempel økt turnover og svekket omdømme.

Ledende ansattes fastlønn justeres ikke prosentvis høyere enn gjennomsnittlig prosentvis lønnsjustering for Selskapets øvrige ansatte. Ved sin årlige vurdering av lønnsjustering ser styret og konsernsjef også hen til kronemessig lønnsvekst for de øvrige ansatte. Styret er bevisst at ulik kronemessig økning i lønnsnivået for ledende og øvrige ansatte kan ha negativ påvirkning på selskapets omdømme og utvikling.

3.4 Styrets arbeid med fastsettelse av retningslinjer

Styret anser arbeidet med å bevare moderate lederlønninger som et kontinuerlig arbeid. Kompensasjonsutvalget møtes hvert år minst i oktober eller november, desember, januar og februar. Utvalget utarbeider lederlønsrapporten i samsvar med malen for lønsrapport utarbeidet i tråd med aksjonærrettighetsdirektivet, og legger denne frem for et samlet styre. Når oversikten over samlet utbetalt og innestående lønn og godtgjørelse er klar, gjør kompensasjonsutvalget/styret en fornyet vurdering av lønnsnivået holdt opp mot nivået for selskapene i referansegruppen. Basert på lederlønsrapporten og eventuelle ansettelses av medlemmer i konsernledelsen i det forutgående regnskapsåret, vurderer styret basert på en innstilling fra kompensasjonsutvalget om retningslinjene skal endres.

3.5 Oversikt over de ulike elementene i godtgjørelsesordningen: hovedelementet er fastlønn

3.5.1 Fastlønn

Fastlønnen er hovedelementet i ledende ansattes godtgjørelsesordning. Fastlønnen fastsettes og vurderes for årlig justering på grunnlag av prinsippet om at godtgjørelsen skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas, se ovenfor punkt 3.3.

Ved ansettelse og fastsettelse av lønn til medlemmer av konsernledelsen skal konsernsjefen konsultere styreleder i tillegg til konserndirektør for HR og organisasjon.

Styret og daglig leder vurderer årlig om fastlønnen skal justeres i det påfølgende regnskapsåret. Utgangspunktet for vurderingene er hensynet til at godtgjørelsen skal fremme selskapets og eiers mål, se ovenfor punkt 3.2, og styrets vurdering av at en konkurransedyktig, men moderat godtgjørelse er vesentlig for oppnåelsen av dette målet, se punkt 3.3.

3.5.2 Variabel godtgjørelse

På bakgrunn av den situasjonen konsernet står i, har styret vedtatt at det ikke skal gjelde noen bonusordning for ledende ansatte i en midlertidig periode og inntil annet er vedtatt.

Konsernsjefen har i henhold til sin arbeidsavtale rett til å bli vurdert for bonus, men har i henhold til tilleggsavtale akseptert midlertidig stans av bonus inntil annet er vedtatt av styret. En av konsernledelsens medlemmer har også rett til å bli vurdert for bonus, men har inngått tilleggsavtale om midlertidig stans av bonus for årene 2023, 2024 og 2025. Øvrige konserndirektører omfattes av den til enhver tid gjeldende bonusordning for stillingen som fastsettes av Vygruppens styre, og har ikke krav på bonus så lenge styret ikke har vedtatt noen gjeldende bonusordning.

3.5.3 Styreverv

Utover ansattvalgte styrerepresentanter får ingen ledende ansatte særskilt kompensasjon for styreverv internt i konsernet. Dette gjelder

også øvrige ansatte som ikke er definert som ledende ansatte i dette dokumentet, men som innehar styreverv i datterselskapene i konsernet. Ansattvalgtes styrekompensasjon fremgår av egen note i årsregnskapet.

3.5.4 Naturalytelser

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

3.5.5 Pensjon

Pensjonsordningen for ledende ansatte er på linje med alle andre medarbeidere i Vy.

Alle dagens ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning.

Pensjonsordning i Statens pensjonskasse er avviklet fra og med 1.1.2019. Ordningen er «lukket», hvilket innebærer at medarbeidere i konsernet som per 31.12.2018 var over 55 år beholdt ytelsespensjon i SPK. Ansatte som per 31.12.2018 var 54 år eller yngre, eller ansatte som ble ansatt etter 31.12.2018, har innskuddsbasert pensjonsordning i Storebrand. Ordningen i Storebrand 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 gruppeleivsforsikring. Uføredekningen er tilsvarende som ordningen i Statens Pensjonskasse.

Ledende ansatte har pensjonsalder 70 år og er med i den kollektive pensjonsordningen i virksomheten.

3.5.6 Sluttvederlag

Oppsigelsestiden for ledende ansatte er gjensidig seks måneder.

Ved oppsigelse fra selskapets side har ledende ansatte rett til seks måneders sluttvederlag, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Kompensasjon for eventuell konkurranseklausul vil kunne komme i tillegg. For konsernsjef kan det gis sluttvederlag mot forhåndsfraskrivelse av stillingsvern, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2). For andre ledende ansatte skal sluttvederlaget kun komme til utbetaling dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen.

Sluttvederlaget reduseres krone for krone dersom den ledende ansatte i sluttvederlagsperioden tiltrer ny stilling, får nye lønnete verv eller mottar inntekt fra næringsvirksomhet hvor vedkommende er aktiv eller passiv eier. Etterlønn gir ikke grunnlag for beregning av feriepenger eller for noen pensjonsutbetaling.

3.6 Selskapet er åpen om utforming av, nivå på og utvikling i godtgjørelsen til ledende ansatte, herunder at godtgjørelsesordningene er klart forståelige for eiere, ledende ansatte og andre interessenter

Godtgjørelsesordningene er lett tilgjengelige i den forstand at hovedelementet er fastlønnen og at det i den årlige lederlønnsrapporten gis en samlet oversikt over utbetalt og inntående lønn og godtgjørelse som omfattes av retningslinjene. Styrets retningslinjer for godtgjørelse til ledende personer og styrets rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer er tema i eierdialogen med staten og tilgjengelige på Selskapets hjemmeside. Samlet gir dette åpenhet om godtgjørelsens utforming og utvikling, og skal være klart forståelig.

4. Styrets adgang til å fravike retningslinjene midlertidig

Styret kan fravike retningslinjene midlertidig når det foreligger særlige omstendigheter. Dette kan være forhold knyttet til Selskapets langsiktige interesse, omdømme og økonomiske bæreevne eller forhold som har påvirkning på Selskapets levedyktighet. Beslutning om å fravike retningslinjene treffes av styret på grunnlag av en begrunnet innstilling fra kompensasjonsutvalget.

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

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 87	12 Periodisk vedlikehold	Side 97
Balanse	Side 88	13 Finansielle instrumenter etter kategori	Side 97
Kontantstrømoppstilling	Side 89	14 Kontanter og bankinnskudd	Side 98
Egenkapitalutviklingen	Side 90	15 Aksjekapital	Side 98
Noter	Side 91	16 Rentebærende gjeld	Side 98
1 Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper	Side 92	17 Skatter	Side 99
2 Aksjer i datterselskap	Side 92	18 Personalkostnader	Side 100
3 Persontogvirksomhet i Norden	Side 92	19 Pensjoner og lignende ytelser	Side 101
4 Segmentinformasjon	Side 92	20 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side 103
5 Leieavtaler	Side 93	21 Andre avsetninger for forpliktelser	Side 103
6 Varige driftsmidler	Side 94	22 Av- og nedskrivninger	Side 104
7 Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side 95	23 Andre kostnader	Side 104
8 Investering i felleskontrollert virksomhet	Side 95	24 Finansielle poster	Side 104
9 Beholdning komponenter	Side 96	25 Nærstående parter	Side 105
10 Kundefordringer og andre fordringer	Side 96	26 Betingede utfall	Side 105
11 Finansiell risikostyring	Side 96	27 Hendelser etter balansedagen	Side 105

Resultat

	Noter	2023	2022
Driftsinntekter	4	6 778	6 362
Lønn og andre personalkostnader	18	2 045	1 921
Avskrivninger og nedskrivninger	6,22	920	847
Andre kostnader	23	3 663	3 699
Sum driftskostnader		6 628	6 467
Driftsresultat		150	-105
Finansielle poster			
Finansinntekter	24	172	489
Finanskostnader	24	-154	-412
Netto finanskostnad pensjoner	19,24	-5	-12
Urealiserte verdiendringer	24	12	-10
Sum finansielle poster		25	55
Resultat før skattekostnad		175	-50
Skattekostnad	17	-37	18
Periodens resultat		138	-32
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		138	-32
Utvidet resultat			
Årets resultat		138	-32
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	19	-191	237
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	17	42	-52
Periodens totalresultat		-11	153
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		-11	153

Balanse

	Noter	31.12.2023	31.12.2022
Eiendeler			
Utsatt skattefordel	17	42	58
Varige driftsmidler	6.22	7 400	1 604
Investering i datterselskaper	2	2 192	2 178
Finansielle anleggsmidler	13	32	78
Lån til foretak i samme konsern	25	1 288	1 291
Sum anleggsmidler		10 954	5 209
Investering i felleskontrollert virksomhet	8	160	160
Beholdning komponenter	9	224	262
Kundefordringer og andre fordringer	10,11,12	1 077	707
Finansielle eiendeler til virkelig verdi	11	1 677	1 391
Kontanter og bankinnskudd	11,13, 14	431	723
Sum omløpsmidler		3 569	3 243
Sum eiendeler		14 523	8 452
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	15	3 387	3 387
Annen egenkapital		202	153
Sum egenkapital		3 589	3 540
Rentebærende gjeld	5,16,7	6 604	847
Pensjonsforpliktelser	19	293	364
Andre avsetninger for forpliktelser	21	87	95
Sum langsiktig gjeld		6 984	1 306
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	20	3 000	2 617
Betalbar skatt	17	11	-
Rentebærende gjeld	5,16,7	939	989
Sum kortsiktig gjeld		3 950	3 606
Sum egenkapital og gjeld		14 523	8 452

Oslo, 15. februar 2024

Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen
Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke
Geir Inge Stokke

Espen Almlid
Espen Almlid

Dina Elverum Aune
Dina Elverum Aune

Morten Henriksen
Morten Henriksen

Ove Sindre Lund
Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen
Petter Louis Pettersen

Line Steinseth
Line Steinseth

Gro Bakstad
Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2023	2022
Årsresultat før skatt		175	-50
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	6,22	920	847
Nedskrivning aksjer i datter og felleskontrollert virksomhet	2	-	-30
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-0	-20
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	19	-100	-60
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	21	-8	-6
Netto urealiserte verdiendringer	24	-12	10
Renteposter, periodisering		-46	-39
Endring arbeidskapital		48	650
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		977	1 302
Investert i datterselskap	2	-4	-336
Endring i finansielle eiendeler	8	-200	99
Kjøp av varige driftsmidler	6	-11	3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-215	-234
Mottatt avdrag konsernintern leaseforpliktelse		63	62
Betaling avdrag lease forpliktelse		-1 008	-910
Konsernbidrag betalt til datterselskap		-17	-
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer		-67	-
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-1 029	-848
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-267	220
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	723	492
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-25	11
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	14	431	723

Egenkapitalutviklingen

2023	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	3 387	153	3 540
Årets resultat	-	138	138
Fra utvidet resultat	-	-149	-149
IB effekt av endring pensjon i ny trafikkavtale *)	-	127	127
Utbytte	-	-67	-67
Egenkapital 31. desember	3 387	202	3 589

*) I ny trafikkavtale i Vygruppen AS fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelse til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til medlemmene som inngår i denne avtalen er derfor trukket ut av balanseført netto pensjonsforpliktelse. IB effekten av dette utgjorde MNOK 161 før skatt og er godskrevet tidligere belastet estimatavvik i annen egenkapital. Senere års dekning av differansen blir ført over resultatet sammen med ordinær pensjon.

2022	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	3 685	-290	3 395
Årets resultat	-	-32	-32
Fra utvidet resultat	-	185	185
Kapitalnedsettelse til dekning av tap	-290	290	-
Nedsettelse av kapital ved tingsuttak	-8	-	-8
Egenkapital 31. desember	3 387	153	3 540

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 15. februar 2024.

Note 1

Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper

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

a) Metode for innarbeidelse av tilknyttede og felleskontrollert virksomhet.

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.

Note 2

Aksjer i datterselskap

Det vises til note 2 i Vy-konsernets årsregnskap.

Se note 24 for nedskrivning av aksjer i datterselskaper.

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	2023	2022
Transportinntekter	6 029	5 737
Andre driftsinntekter	749	625
Sum	6 778	6 362

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 2023	1 836	1 559
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	1 836	1 559
Avdrag	-1 009	-
Avskrivninger	-	-916
Tilgange og avganger	6 716	6 705
Sum utgående balanse per 31. desember 2023	7 543	7 348

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 62 MNOK for 2023.

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
Tilganger og avganger	-670	-691
Sum utgående balanse per 31. desember 2022	1 836	1 559

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 51 MNOK for 2022.

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2023	2022
Kortsiktig gjeld	939	989
Langsiktige gjeld	6 604	847
Sum	7 543	1 836

Andre opplysninger

Leieavtaler ikke innregnet	2023	2022
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	31	29
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	1	1
Sum	32	30

Resultatregnskap	2023	2022
Inntekter fra fremleie	63	63

Kontantstrøm	2023	2022
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	1 073	966

Fremtidige betalinger	2023	2022
Fremtidige leieavtaler som selskapet har forpliktet seg til	565	6

Note 6

Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2023	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

Regnskapsåret 2023

Inngående balanse	8	19	18	783	776	1 604
Tilgang	7		11	6 630	75	6 723
Avgang			-7	-4 475	3	-4 479
Akkumulerte avskrivninger avganger				4 475	-3	4 472
Årets avskrivninger	-3	-1		-827	-89	-920
Sum	12	18	22	6 586	762	7 400

Balanse 31. desember 2023

Akkumulert anskaffelseskost	634	24	22	6 625	1 393	8 698
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-622	-6		-39	-631	-1 298
Sum	12	18	22	6 586	762	7 400

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

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

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	-4	-4		-757	-82	-847
Sum	8	19	18	783	776	1 604

Balanse 31. desember 2022

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
--------------------------	-----------	-----------	----------	----------

Note 7

Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	2023	2022
Forpliktelser 1. januar	1 836	3 417
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-1 009	-911
Endringer uten kontanteffekt		
Tilgang finansielle forpliktelser	6 628	137
Andre endringer	88	-807
Forpliktelser 31. desember	7 543	1 836

Note 8

Investering i felleskontrollert virksomhet

	2023	2022
Balansført verdi 1. januar	160	126
Tilgang av felleskontrollert virksomhet	-	34
Sum balansført verdi 31. desember	160	160

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	67	185
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	261	-	300
Totalt				340	67	485

Tabellen over viser bokført egenkapital inklusiv årets resultat, årsresultat og bokført verdi i selskapet (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, kundeføring 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 reiselivs-satsing. 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 deltok også i etableringen av et nytt, lokalt reiselivsselskap i Hardanger i 2022 – Book Hardanger AS – og gikk 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

	2023	2022
Komponenter	224	262
Sum beholdning komponenter	224	262

Note 10

Kundefordringer og andre fordringer

	2023	2022
Kundefordringer	366	230
Konserninterne fordringer	496	228
Avsetning for tap	-0	-0
Kundefordringer netto	862	458
Forskuddsbetalinger	200	160
Andre fordringer	15	89
Sum kundefordringer og andre fordringer	1 077	707
Lån til selskaper i samme konsern	-	-
Sum	1 077	707

Bokført verdi av kundefordringer, forskuddsbetaling og andre fordringer tilsvarende virkelig verdi. Kundefordringer inneholder i hovedsak persontoginntekter.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2023	2022
Forfalte fordringer på balansedagen	11	4
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	1	3
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	10	1
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	0	-0

Note 11

Finansiell risikostyring

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31. desember 2023:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 000	-	-	-
Leieforpliktelser tog	848	956	2 821	4 490
Leieforpliktelser eiendom	117	113	330	449
Varige driftsmidler	-	-	-	-
Vygruppen AS vurderer maksimal kreditrisiko til å være følgende:			2023	2022
Bankinnskudd			431	723
Finansielle plasseringer			1 677	1 391
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer			1 077	707
Sum			3 185	2 821

Note 12

Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2023	2022
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-12	28
Årets påløpte vedlikeholdskostnad	-	-82
Årets utførte periodiske vedlikehold	-	42
Endring avsetning	12	-
Balanseført verdi 31. desember	-	-12

I forbindelse med forpliktelse i leieavtale for togmateriell som utløp i desember 2022 foretok selskapet en løpende avsetning for påløpt kostnad for periodisk vedlikehold. Dette ble foretatt basert på estimert kostnad pr kjørt kilometer, selskapets rute- og vedlikeholdsplan samt regulering i leieavtale. Vurderingene innebar bruk av skjønn og estimater. Etter oppstart av ny leieavtale i desember 2022 foretas det ikke en tilsvarende avsetning for periodisk vedlikehold da det ikke gjøres en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av avtalen så lenge vedlikeholdsplan følges. Det vil fremover avsettes for noe periodisk vedlikehold knyttet til større komponenter (herunder boggier), dette for å sørge for at kostnaden knyttet til større komponenter tas når slitasten skjer og ikke når komponenten byttes ut. Resterende avsetning fra IB er løst opp i 2023.

Note 13

Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Finansielle anleggsmidler	32	78	-	-	32	78
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	2 165	1 839	-	-	2 165	1 839
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 677	1 391	1 677	1 391
Kontanter og bankinnskudd	431	723	-	-	431	723
Sum	2 628	2 640	1 677	1 391	4 305	4 031

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Finansielle leieavtaler	7 543	1 836	-	-	7 543	1 836
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	2 952	2 542	-	-	2 952	2 542
Sum	10 495	4 378	-	-	10 495	4 378

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2023:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 677	-	-	1 677
Sum eiendeler	1 677	-	-	1 677

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

Note 14

Kontanter og bankinnskudd

	2023	2022
Kontanter og bankinnskudd	431	723

Herav bundne midler 0 MNOK (2022: 82 MNOK)

Forskuddstrekk lønn er fra og med år 2023 ikke lenger en del av bundne midler, men dekkes av skattetrekksgaranti.

Note 15

Aksjekapital

Det vises til note 20 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 16

Rentebærende gjeld

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2023	2022
<i>Flytende rente</i>		
- 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

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2023	2022
Betalbar skatt	11	-
Endring i utsatt skatt	26	-18
Skattekostnad	37	-18
Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2023	2022
Årets betalbare skattekostnad	11	-
Betalbar skatt i balansen	11	-
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2023	2022
Årsresultat før skatt	175	-50
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	37	-11
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	0	74
Andre ikke skattepliktige inntekter	-0	-81
Skattekostnad	37	-18
Effektiv skattesats	21%	36%

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2023	01.01.	Mottatt sk. 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	-443	-	-	110	-	-	-	-333
Varer	80	-	-	-13	-	-	-	67
Fordringer	-11	-	-	-1	-	-	-	-12
Leieobjekt og forpliktelse	139	-	-	-30	-	-	-	109
Verdiendring finansielle omløpsmidler	10	-	-	-15	-	-	-	-5
Pensjonsforpliktelse	360	-	-	-101	190	-161	-	288
Avsetning for forpliktelser	83	-	-	7	-	-	-	90
Gevinst- og tapskonto	-14	-	-	3	-	-	-	-11
Underskudd til framføring	60	-	-	-77	-	-	17	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	264	-	-	-117	190	-161	17	193
Netto midlertidige forskjeller	264	-	-	-117	190	-161	17	193
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22 %	58	-	-	-26	42	-36	4	42

2022	01.01.	Mottatt sk. 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

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:

Utsatt skattefordel	2023	2022
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	107	128
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	15	33
Sum	122	161
Utsatt skatt	2023	2022
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-76	-100
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-4	-3
Sum	-80	-103
Utsatt skattefordel i balansen	42	58

Note 18

Personalkostnader

	2023	2022
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	1 844	1 730
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 19)	163	125
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 19)	1	40
Andre personalkostnader	37	26
Sum	2 045	1 921

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

	2023	2022
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 916	1 939
Gjennomsnittlig antall ansatte	2 134	2 271

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

Note 19

Pensjoner og lignende forpliktelser

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 forsikringselskap. 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. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 215 aktive, 404 pensjonister og 126 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 215 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 oppsatt 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. 2077 ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2023.

I ny trafikkavtale fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelser til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til disse medlemmene er derfor trukket ut av balanseført pensjonsforpliktelse og tilhørende kostnad under. Total pensjonsforpliktelse til disse medlemmene utgjør pr 31.12.2023 MNOK 139. IB pensjonsforpliktelse for denne gruppen var MNOK 161 og er trukket ut i tabellen under.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2023	2022
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	1 105	1 933
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-833	-1 591
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	272	342
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	21	22
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	293	364
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	364	660
Korreksjon IB Trafikkavtale	-161	
Årets aktuarielle avvik	167	-207
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	10	-5
Netto finansposter pensjon	5	12
Årets innbetaling til ordningene	-92	-96
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	293	364
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1	40
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 18	1	40
Årets finansposter pensjoner	5	12
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	6	52
Innskuddsplaner		
Kalkulert innskuddspensjon ift Trafikkavtale, resultatført som personalkostnad - se note 18	13	-
Arbeidsgivers tilskudd ink. AGA, resultatført som personalkostnad - se note 18	150	125
Totale pensjonskostnader	169	177

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	
	1%	-1%	1%	-1%	1%	-1%
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	-34%	26%	8%	-7%	11%	-8%
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	-12%	15%	2%	-1%	5%	-4%

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

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Resultatregnskap						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1	40	45	71	90	220
Avkorting/oppgjør	-	-	-	-46	91	-
Effekt av planendring	-	-	-	-	-	60
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	1	40	45	25	181	280
Netto rentekostnader pensjon	5	12	7	12	18	29
Sum pensjonskostnad	6	52	52	37	199	309

Balanse						
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	1 105	1 933	2 198	2 129	2 682	7 072
Pensjonsmidler	-833	-1 591	-1 562	-1 593	-1 962	-5 420
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	272	342	636	536	720	1 652
Ordninger over drift	21	22	24	23	22	39
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	293	364	660	559	742	1 691

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Diskonteringsrente	3,95%	3,85%	2,20%	1,50%	2,05%	2,85%
Forventet avkastning	3,95%	3,85%	2,20%	1,50%	2,05%	2,85%
Gjennomsnittlig lønnsvekst	3,50%	3,50%	2,50%	1,75%	2,70%	2,50%
G-regulering	3,25%	3,25%	2,50%	1,75%	2,10%	2,60%
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,80%	2,50%	1,75%	1,00%	1,35%	1,85%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10%	14,10%	14,10%	14,10%	14,10%	14,10%

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2023

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 3,95 % (3,85%). 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 uførisiko.

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 2023 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

	2023	2022
Leverandørgjeld	384	174
Konsernintern leverandørgjeld	1 711	1 817
Skyldig offentlige avgifter	48	75
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	857	551
Sum	3 000	2 617

Sum leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld til nærstående parter for 2023: 443 MNOK (156,3 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

	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Avsetning for forpliktelser 2023			
Inngående balanse	83	12	95
Endret avsetning i året	4	-12	-8
Sum	87	-0	87

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

	2023	2022
Klassifikasjon i balansen		
Andel langsiktig gjeld	87	95

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 og en ny plan i 2023 ifb med ny Trafikkavtale. Formålet med omstillingen er å tilpasse seg de endringer som følger jernbanereformen og den nye Trafikkavtalen. Restruktureringsavsetningen samlet er på 29 (25) MNOK ved utgangen av 2023 og er hovedsakelig knyttet til nedbemanning. Avsetningen per 31.12.2023 inkluderer i tillegg kompensasjon knyttet til endret pensjonsordning, hvorav restavsetningen ved utgangen av 2023 er på 58 (58) MNOK.

Note 22

Av- og nedskrivninger

	2023	2022
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 6)	920	847
Sum	920	847

Note 23

Andre kostnader

	2023	2022
Salgs- og administrasjonskostnader	975	857
Energi og brensel vedr. drift	355	531
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	818	795
Andre driftskostnader	1 515	1 516
Sum	3 663	3 699

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2023	2022
Lovpålagt revisjon	2	2
Andre tjenester utenfor revisjon	0	0
Sum totalt honorar til revisor	2	2

Note 24

Finansielle poster

	2023	2022
Renteinntekter	144	71
Konsernbidrag	20	41
Tilbakeføring nedskrivning av aksjer *)	-	366
Netto valutagevinster/tap	8	11
Sum	172	489
Rentekostnader	-111	-72
Andre finanskostnader	-2	-3
Nedskrivninger av aksjer **)	-	-336
Netto valutagevinster/tap	-41	-1
Sum	-154	-412
Netto finansposter pensjon	-5	-12
Urealiserte verdiendringer	12	-10
Sum finansielle poster	25	55

*) Vy Tog AS 366 MNOK (år 2022)

***) Vy Tåg AB - 336 MNOK (år 2022)

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	2023	2022
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	3 060	2 751
Salg av andre varer og tjenester	269	437
Salg selskap i samme konsern	409	344
Sum	3 738	3 532
Kjøp fra selskaper i samme konsern	367	329
Kjøp av varer og tjenester	2 927	2 991
Sum	3 294	3 320

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

Fordringer på	2023	2022
Selskaper i samme konsern	435	166
Tilknyttede selskaper	-	1
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	129	208
Sum	564	375

Gjeld til	2023	2022
Selskaper i samme konsern	1 711	1 818
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	443	156
Sum	2 154	1 975

Lån til	2023	2022
Selskaper i samme konsern	1 288	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 Trafikkpakke 3 Vest.

Vygruppen AS solgte i 2020 virksomheten Trafikk, som inkluderer driftsoperativt senter, til datterselskapet Vy Tog AS. Vygruppen AS inntektsførte i den forbindelse en gevinst på 19 MNOK i 2020.

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 2023

Oslo, 15. februar 2024

Konsernstyret i Vygruppen

Styret mener etter beste overbevisning at konsernregnskapet og årsregnskapet for morselskapet for perioden 1. januar 2023 til 31. desember 2023 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.


Berit Svendsen/Styreleder


Geir Inge Stokke


Espen Almlid


Dina Elverum Aune


Morten Henriksen


Ove Sindre Lund


Petter Louis Pettersen


Line Steinseth


Gro Bakstad / Konsernsjef

Til generalforsamlingen i Vygruppen AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Vygruppen AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2023, totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2023, totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent 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

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde, i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll 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 må ledelsen 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 avvikle selskapet eller konsernet eller 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 årsregnskapet, 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 regnskapsestimaterne 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 modifiserer 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, 15. februar 2024
Deloitte AS


Eivind Skaug
statsautorisert revisor

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

Vy er et transportkonsern med aktivitet i Norge og øvrige nordiske land. Morselskapet Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet driver 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. Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig.

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.

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 eiere, 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 øvrige nordiske land. 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 konkurransevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.*

3. Selskapskapital og utbytte

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 2 avtaler om offentlig kjøp av persontrafikkjenester om å drifte togtilbudet på Østlandet for å sikre et togtilbud på strekninger som ikke er kommersielt lønnsomme og fra 2028 integrere tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn i dette tilbudet. Tilsvarende har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Vys datterselskap Vy Tog AS om å trafikkere Bergensbanen, og med Vy Gjøvikbanen AS om å trafikkere Gjøvikbanen.

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

5. Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. Generalforsamling

Generalforsamlingen i 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 risikanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak.

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

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

10. Risikostyring og internkontroll

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

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

11. Godtgjørelse til styret

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

12. Godtgjørelse til ledende ansatte

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

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsetting av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte. 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 for godtgjørelse av ledende personer og årlig lederlønnrapport behandles som egen sak i generalforsamlingen.

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

13. Informasjon og kommunikasjon

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

Gjennom vedtektenes § 10 har 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 og revisjonsutvalgets møter 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.

Klimaregnskap

Klimaregnskapet viser oversikten over alle klimagassutslippene til Vygruppen, både internt og i verdikjeden vår. Klimaregnskapet er et viktig verktøy for å forstå og redusere påvirkningen vi har på klimaet. Vy bruker klimaregnskapet strategisk for å identifisere og prioritere initiativer for utslippskutt. Få virksomheter har ubegrenset med tid og ressurser, det er derfor viktig for oss å først prioritere vesentlige utslipp med gode tiltak som gir størst effekt for å redusere utslippene våre.

Transport er en av de største kildene til utslipp av klimagasser i Norge og står for en tredjedel av Norges klimagassutslipp. Utslippene fra transport er over 25 prosent høyere i 2023 enn de var i 1990. 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 2022 (vist i millioner tonn CO₂-ekvivalenter)



Kilde: Miljødirektoratet og SSB
Note: Utslipp fra utenriks sjøfart og luftfart er ikke inkludert

Klimagassregnskap Vy 2023

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 også 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 økt 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 19 %, 58 300 tonn CO₂e. Antall reisende i 2013 var 6 099 millioner personkm og i 2023 7 083 millioner personkm, og fraktet gods var på 2 700 tonnkm i 2013 og 3 154 tonnkm i 2023. Utslppsintensiteten (tonn CO₂e/driftsinntekter) er redusert med 40 % fra 2013 til 2023. I Vy iverksetter vi en rekke initiativer som skal gi vesentlige CO₂-kutt på veien mot å oppnå netto null utslipp fra hele virksomheten innen 2050. Vy har startet jobben med å sette vitenskapsbaserte klimamål for å målsette utslippskutt frem mot både 2030 og 2050.

¹Omfatter scope 1, scope 2 og scope 3, uten biogent utslipp fra biodiesel

Tonn CO ₂ e	2019	2020	2021	2022	2023
Direkte utslipp (scope 1)					
Biodiesel - fossil	2 380	2 286	1 359	701	1 374
Biodiesel - biogent	66 964	68 139	54 762	33 564	32 314
Biogass - fossil	13	22	14	15	13
Biogass - biogent	11 698	20 135	13 089	13 383	11 830
Fyringsolje	196	83	27	42	42
Vegdiesel - fossilt	60 857	47 131	57 566	102 050	103 682
Vegdiesel - biogent	4 081	3 161	12 766	22 631	19 139
Anleggsdiesel - fossilt	48 526	35 027	27 251	25 712	23 863
Anleggsdiesel - biogent	0	0	0	0	2 230
Kuldemedier	2 392	2 215	2 366	2 381	2 470
Sum scope 1 - fossil	114 364	86 765	88 583	130 901	131 443
Sum scope 1 - biogent	83 061	91 842	81 152	69 975	65 513
Indirekte utslipp (Scope 2)					
Elektrisitet (markedsbasert)	19 039	18 998	21 507	22 985	24 025
Elektrisitet (lokasjonsbasert)	23 742	22 928	21 762	20 166	32 398
Indirekte utslipp fra verdikjeden (Scope 3)					
1: Innkjøp av varer og tjenester	16 501	13 818	12 859	12 189	12 332
2: Anleggsmidler	25 590	22 904	23 838	24 708	25 283
3: Utslipp relatert til energiproduksjon	41 527	35 991	33 988	41 322	41 847
4: Kjøpt transport og distribusjon	18 019	8 434	8 627	7 232	6 275
5: Avfallshåndtering	210	197	214	234	243
6: Forretningsreiser	430	403	438	479	498
7: Ansattes reiser til og fra jobb	6 393	5 996	6 522	7 134	7 417
8: Leide lokaler/utstyr	4 753	4 458	4 849	5 304	5 515
Sum Scope 3	113 423	92 202	91 336	98 603	99 410
Sum fossilt utslipp - elektrisitet lokasjonsbasert	246 826	197 964	201 426	252 488	254 878
Sum fossilt og biogent utslipp - elektrisitet lokasjonsbasert	329 888	289 806	282 578	322 463	320 391
Sum fossilt utslipp - elektrisitet markedsbasert	251 848	203 007	201 507	249 572	264 312
Sum fossilt og biogent utslipp - elektrisitet markedsbasert	334 909	294 849	282 659	319 548	329 825

Metodikk for beregning av utslipp

Vygruppen har utarbeidet og publisert klimaregnskap siden 2003 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 av beregningene er mer detaljerte 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 klimareportering:

1. Relevans - Beregninger tar høyde for de mest vesentlige utslippene
2. Fullstendighet - Beregninger er så fullstendige som praktisk mulig
3. Konsistens – Beregningsmetodikken er konsistent (evt. tilbakeregnet ved endret metodikk)
4. Transparens - Forutsetninger og estimater kommuniseres på en åpen måte
5. Nøyaktighet - Beregninger er så nøyaktig som praktisk mulig

Klimaregnskapet utarbeides i henhold til den internasjonale standarden for klimareportering, Greenhouse Gas Protocol. 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 CO_{2e}, 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 gjorde vi en større oppdatering av metodikk for å beregne utslipp. Klimagassregnskapet 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 eksosporten.

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 2023 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
- 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

Nytt i 2023:

- Ansattes reiser til og fra jobb
- Mer omfattende innhenting av data på kjølemedium
- I tillegg omfatter klimaregnskapet for 2023 også utslipp fra forbruk av drivstoff fra Minibuss 24/7 og Geilo turbusser (scope 1-3). Minibuss 24/7 og Geilo turbusser er ikke lagt til for klimaregnskapet i 2022 eller tidligere år.
- Mer detaljert personkilometertall for Vy Tåg AB
- Fordelt strømforbruk til CargoNet på forbruk i Norge og Forbruk i Sverige

Scope 1

Scope 1 er direkte utslipp av klimagasser fra biler og maskiner. Scope 1 utslipp er utslipp som måles ved eksosporten, og kategoriseres som «tank to wheel» utslipp. For Vy er Scope 1 utslipp knyttet til forbrenning av diesel i busser og tog.

Scope 2

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. For 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 benytter oss av norsk og svensk strømmiks i stedet for nordisk 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. For 2023 ble våre største leverandører bedt om å levere tall som vi bruker til å beregne utslipp.

Samlet utslipp av Scope 3 (lokasjonsbasert) i 2023 er beregnet til 30 400 tonn CO₂-ekvivalenter for innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet, og rundt 69 000 tonn CO₂-ekvivalenter for produksjon og vedlikehold av tog og busser samt «well to tank» utslipp fra produksjon av drivstoff – totalt 99 400 tonn CO₂-ekvivalenter.

Scope 3 utslipp fra innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet (30 400 tonn CO_{2e}) utgjør om lag 12 % av våre utslipp (Scope 1,

2, og 3 uten biogent utslipp, lokasjonsbasert metode).

Samlet scope 3 utslipp fra innkjøpte aktiviteter tilknyttet konsernet og produksjon og vedlikehold av tog og busser samt «well to tank» utslipp fra produksjon av drivstoff (99 400 tonn CO_{2e}) utgjør om lag 39 % av våre utslipp (Scope 1, 2, og 3 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 (ansattes reiser til og fra jobb, samt kjølemedier) er også lagt til tidligere års klimaberegninger basert på kjørte km.

Scope 4

Scope 4 er foreløpig ikke en offisiell kategori iht. GHG Protokollen. Scope 4 viser unngåtte utslipp, dvs. CO_{2e}-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 en forutsetning om at alle personkilometer som kjører buss og tog kjører privatbil (med 1,6 personer i bilen) og med snittet av den norske bilparken med miks av bensin, hybrid og elbil. Dette vil selvfølgelig ikke være helt reelt, da det ikke er realistisk å kunne anta at alle som i dag tar buss og tog ville ha kjørt bil på samme strekning hvis buss og tog 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 tonnkilometer med godstog kjører på lastebil dersom det ikke var tilgjengelig tilbud for å frakte gods på tog.

Klimagassutslipp fra scope 1, 2, og 3, uten biogent karbon, for persontog, buss og godstog er i 2023 på 254 878 tonn CO_{2e}. Dette medfører et redusert utslipp i forhold til alternativ transport på 770 790 tonn CO_{2e}. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra 392 300 biler.

Asplan Viak bistår Vygruppen i utarbeidelsen av klimaregnskapet og kvalitetssikrer både metodikk, utslippsfaktorer og tallgrunnlag.

Scope 4	Omfang	Alternativt utslipp fra bil og lastebil	Enhet
Personkm på buss - erstatter bil	3 547 667 063 pkm	374 716	tonn CO _{2e} .
Tonn km godstog - erstatter lastebil	3 154 243 749 tonnkm	277 574	tonn CO _{2e} .
Personkm på tog - erstatter bil	3 535 011 248 pkm	373 379	tonn CO _{2e} .
Sum utslipp alternativ transport		1 025 669	tonn CO_{2e}.

Datagrunnlag

Scope	Hovedkategori	Underkategori	Datakilde	Utslippsfaktorer
1	Veidiesel, Norge, liter <ul style="list-style-type: none"> Vy buss Norge (buss) Minibuss 247 (buss) Geilo turbusser (buss) 	Transport	Vy bærekraftrapportering 4,5% konvensjonell biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2023: Biodiesel ME (from tallow) 12,5% avansert biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2023: HVO 83% fossil diesel: NS-EN 16258:2012	Fossil: 2,23 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0,41 kg CO ₂ e/liter
	Veidiesel, Sverige, liter <ul style="list-style-type: none"> Vy buss Sverige (buss) 	Transport	Vy bærekraftrapportering Mål: 30,5% reduksjon fra fossil diesel. Antatt samme innblanding som i Norge	Fossil: 2,23 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0,41 kg CO ₂ e/liter
	Biodiesel B100 RME, liter <ul style="list-style-type: none"> Vy buss (buss) 	Transport	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2023: Biodiesel ME (from tallow)	Fossil: 0,17 kg CO ₂ e/liter Biogent: 2,39 kg CO ₂ e/liter
	Biodiesel HVO, liter <ul style="list-style-type: none"> Vy buss (buss) 	Transport	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2023: HVO	Fossil: 0,04 kg CO ₂ e/liter Biogent: 2,43 kg CO ₂ e/liter
	Biogass, kg <ul style="list-style-type: none"> Vy buss (buss) Minibuss 247 (buss) 	Transport	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2023: biogas	Fossil: 0,0012 kg CO ₂ e/kg Biogent: 1,11 kg CO ₂ e/kg
	Fyringsolje, liter <ul style="list-style-type: none"> Team Verksted (verksted) 	Bygninger	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2023: burning oil	Fossil: 2,54 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0 kg CO ₂ e/liter
	Anleggsdiesel, Norge, liter <ul style="list-style-type: none"> Agilia Cargonet (tog og terminal) Vy Gjøvikbanen (tog) Vygruppen (tog) Vy Tog Vest (tog) 	Transport	Vy bærekraftrapportering 10% avansert biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2023: HVO Fossil diesel: NS-EN 16258:2012	Fossil: 2,41 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0,24 kg CO ₂ e/liter
	Anleggsdiesel, Sverige, liter <ul style="list-style-type: none"> Vy Tåg (tog) 	Transport	Vy bærekraftrapportering 100 % Fossil diesel: NS-EN 16258:2012	Fossil: 2,67 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0 kg CO ₂ e/liter
2	Kuldemedier, lekkasje <ul style="list-style-type: none"> Vy buss (buss) Cargonet (tog og terminal) Vy Gjøvikbanen (tog) Vygruppen (tog) Vy Tog Vest (tog) Vy Tåg (tog) 	Kuldemedier	Vy bærekraftrapportering GHG faktorer fra GHG Protocol HFC Tool v1 R452a og R453a er ikke omfattet av kilder til GHG Protocol, men er likevel inkludert i beregninger.	kg CO ₂ e/kg R134a: 1300 kg CO ₂ e/kg R404a: 3260 kg CO ₂ e/kg R452a: 2139 kg CO ₂ e/kg R453a: 1765 kg CO ₂ e/kg
	Strøm, lavvoltage, Norge, kWh <ul style="list-style-type: none"> Vy buss Norge (buss, transport) Vy buss Norge (verksted, bygg) Minibuss 247 (buss) Team Verksted (verksted, bygg) Agilia (verksted, bygg) CargoNet (terminal) Vygruppen (kontorlokaler) 	Transport, verksted, bygg	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk uten kjøp av opprinnelsesgaranti	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og varedeklarasjon under

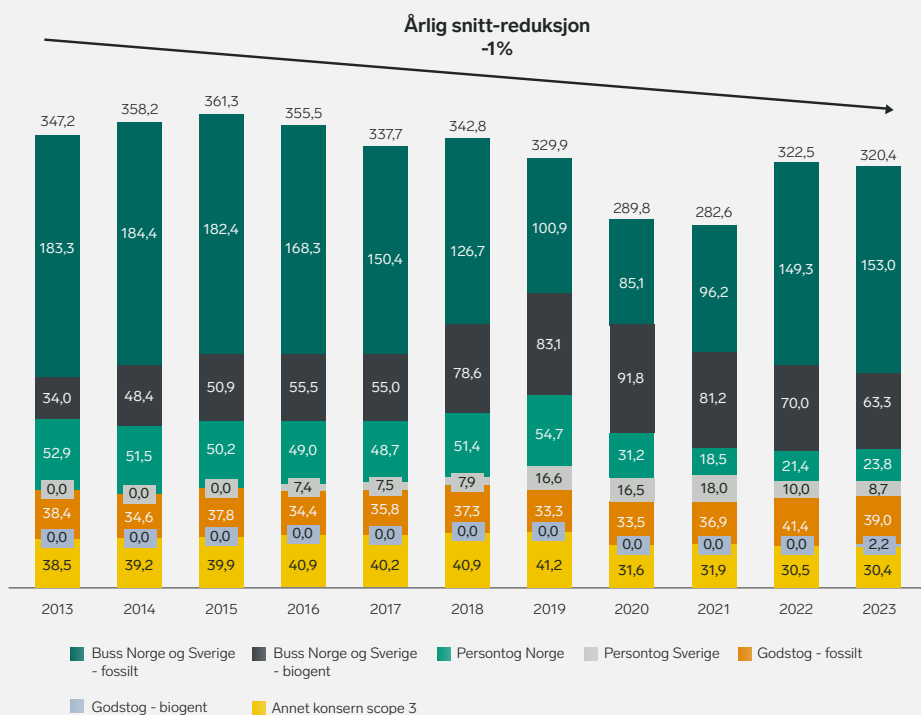
2	Strøm, høyvolt, Norge, kWh <ul style="list-style-type: none"> Vygruppen (tog) Vy Gjøvikbanen (tog) Vy Tog Vest (tog) Cargonet (tog) 	Transport	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk med kjøp av opprinnelsesgaranti	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert under
	Strøm, høyvolt, Sverige, kWh <ul style="list-style-type: none"> Tågkompaniet (tog) Cargonet (tog) 	Transport	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk med kjøp av opprinnelsesgaranti for Vy Tåg Strømforbruk uten kjøp av opprinnelsesgaranti for CargoNet Sverige	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert under
	Fjernvarme, Oslo <ul style="list-style-type: none"> Vygruppen (kontorlokaler) 	Bygg	Vy bærekraftrapportering EPD Hafslund Oslo Celsius NEPD-3785-2721-NO	Fossil: 0,015 kg CO _{2e} /kWh
	Lokasjonsbasert: NO strømmiks	Strømmiks	Høyvolt / lavvolt Norsk miks 2019-2023 Basert på Entso-e dataset	Fossil: 0,038 / 0,052 kg CO _{2e} /kWh
	Lokasjonsbasert: SE strømmiks	Strømmiks	Høyvolt / lavvolt Ecoinvent SE miks	Fossil: 0,029 / 0,041 kg CO _{2e} /kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier NO	Strømmiks	NVE Klimadeklarasjon for fysisk levert strøm 2022	Fossil: 0,019 kg CO _{2e} /kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier SE	Strømmiks	Tilsvarende strøm fra opprinnelsesgaranti Norge (NVE)	Fossil: 0,019 kg CO _{2e} /kWh
	Varedeklarasjon NO	Strømmiks	NVE Varedeklarasjon for strømleverandører: 2022	Fossil: 0,502 kg CO _{2e} /kWh
Varedeklarasjon SE	Strømmiks	AIB-NET European Residual Mixes 2022: SE 2022	Fossil: 0,0389 kg CO _{2e} /kWh	
Oppstrømsutslipp:				
3	1: Innkjøp av varer og tjenester	Vedlikehold og reservedeler persontog og godstog	Strøm og drivstoff forbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører. Energibruk i verksted: liter diesel og kWh. Vedlikehold godstog, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for lokomotiv og vogner (tatt ut energi i verksted), basert på kjørte vognkm med tog. Kilde: ecoinvent Vedlikehold persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørte km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Vedlikehold godstog (lokomotiv og vogner): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent) Vedlikehold persontog: 0,0014 kg CO ₂ e/ptogkm
		Vedlikehold og reservedeler buss	Strøm og drivstoff forbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører. Energibruk i verksted: liter diesel og kWh. Vedlikehold buss, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for buss (tatt ut energi i verksted), basert på kjørte km med buss. Kilde: ecoinvent	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Vedlikehold buss: Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
		Vask og renhold	Forbruk/ spend hos de største leverandørene	0,058 kg CO _{2e} /1000 NOK
		Dekk buss	Antall nye dekk og regummierte dekk. Innhentet informasjon fra leverandør Utslippstall oppgitt fra leverandør	Nye dekk: 3,24 Kg CO _{2e} /dekk Regummiert: 3,57 Kg CO _{2e} / regummiert dekk
		Tekstiler (uniformer og ryggsekker)	Antall plagg/artikler, kg per plagg/artikkel og antall forsendelser. Informasjon fra leverandør. Sekker. Antall kg og antall forsendelser. Informasjon fra leverandør. UK Gov. GHG v1.1. 2023: Clothing	22,3 kg CO _{2e} /kg tekstil
		Vaskeri	Strømforbruk i kWh og drivstofforbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3
		Cafe om bord	Drivstofforbruk i liter diesel i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører.	Utslippsfaktor for diesel se scope 1, 2 og 3:3
		IT-utstyr og driftstje- nester (hosting)	Antall produkter og kg per produkt. Informasjon fra leverandørene Forbruk/ spend hos de største leverandørene Utslippstall oppgitt fra leverandør	Nettbrett: 86 kg CO _{2e} /stk (Techstep) 0,013 kg CO _{2e} /1000 NOK

3	2: Anleggsmidler	Produksjon av busser	Produksjon busser, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av buss, basert på kjørte km med buss. Kilde: ecoinvent	Produksjon buss): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
		Produksjon av persontog	Produksjon persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørte km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	Produksjon persontog: 0,253kg CO _{2e} /ptogkm
		Produksjon av godstog	Produksjon godstog, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av lokomotiv og vogner, basert på kjørte vognkm med tog. Kilde: ecoinvent	Produksjon godstog (lokomotiv og vogner): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
	Kategori 3: Utslipp relatert til energiproduksjon	3A – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt drivstoff	Vy bærekraftrapportering Utslippstall: UK Gov. GHG v1.1. 2023 NS-EN 16258:2012	Veidiesel NO+SE: 0,54 kg CO _{2e} /liter Anleggsdiesel NO: 0,54 kg CO _{2e} /liter Anleggsdiesel SE: 0,57 kg CO _{2e} /liter Biodeisel B100 RME: 0,66 Biodiesel, HVO: 0,28 kg CO _{2e} /liter Biogass: 0,16 kg CO _{2e} /liter Fyringsolje: 0,53 kg CO _{2e} /liter
		3B – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt strøm	Vy bærekraftrapportering	Lokasjonsbasert NO/SE: 0 kg CO _{2e} /kWh Markedsbasert Opprinnelses-garantier NO/SE: 0 kg CO _{2e} /kWh Varedeklarasjon NO/SE: 0 kg CO _{2e} /kWh
		3C – Tap fra overføring og distribusjon (også kalt nettap):	Vy bærekraftrapportering	% tap i strømnett for tog: CargoNet: 13,4% Vy-gruppen: 14,9% Vy Tog Vest: 14,0% Vy Gjøvikbanen: 16,9% Vy Tåg: 15,7%
		3D – Produksjon av strøm for videresalg	N/A. Ikke relevant	
	4: Kjøpt transport og distribusjon	Buss for tog	Kjørte km ikke planlagt og planlagt fordelt på euroklasse på bussene brukt. Data fra eget system.	Utslippsfaktor for veidiesel i Norge og Sverige, se scope 1, 2 og 3:3
		Taxi for tog	Gjennomsnittlig utslipp personbil Utslippsfaktor fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Taxi, 1 person: 0,164 kg CO _{2e} /bilkm
		Innleie av godstransporttjenester fra underleverandører (gods)	Ikke inkludert, ikke tilgjengelig informasjon	
	5: Avfallshåndtering	Avfallshåndtering	Antall transporter og tilhørende drivstoff. Informasjon fra leverandørene. Vy bærekraftrapportering: oppgitt mengde avfall og sorteringsgrad. Antatt sortert avfall resirkuleres. Ikke sortert avfall og farlig avfall sendes til forbrenning med energigjenvinning. UK Gov. GHG v1.1. 2023: Residual waste	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Forbrenning ikke sortert avfall: 21,28 kg CO _{2e} /tonn
		Fylling av vann og tømning av septik	Drivstoffforbruk, drivstofftype 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. UK Gov. GHG v1.1. 2023: Hotel UK room	Overnatting hotell (UK): 10,4 kg CO _{2e} /rom pr natt
		Flyreiser	Vy bærekraftrapportering: Oppgitt antall flyreiser i Norge og utenfor Norge. Snitt distanse flyreise Norge: 370 km Snitt distanse flyreise utenfor Norge: 562 km Utslippsfaktor flybensin: NS-EN 16258:2012	Flyreise i Norge: 0,185 kg CO _{2e} /pkm Flyreise utenfor Norge: 0,151 kg CO _{2e} /pkm
		Transport for kontoransatte (eks. taxi)	Gjennomsnittlig utslipp personbil Utslippsfaktor fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Taxi, 1 person: 0,164

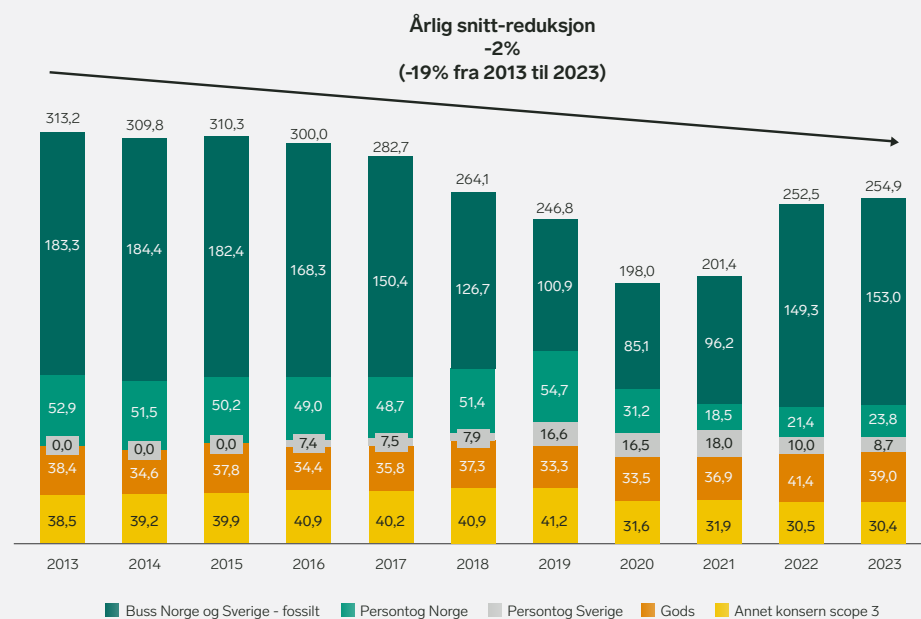
	7: Ansattes reiser til og fra jobb	Transport ansatte	Vy bærekraftrapportering: Oppgitt antall med arbeidsplass fordelt på storbyer og utenfor storbyer. Reiseavstand og antall reisende med bil basert på reisevaner arbeidsreiser RVU 2013/2014 Kun beregnet utslipp fra transport med personbil. Transport med kollektiv er allerede inkludert i beregninger for scope 1-3. Utslippsfaktor bil fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Personbil, 1 person: 0,164 kg CO ₂ e/bilkm
	8: Leide lokaler/utstyr	Husleie	Forbruk/ spend	0,0141 kg CO ₂ e/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	Kjørte personkm med buss og tog erstatter bil (gjennomsnitt 1,6 personer i hver bil) Kjørte tonnkm med godstog erstatter lastebil Utslippsfaktor bil fra Miljøkalkulator Vy	Bil: 0,106 kg CO ₂ e/pkm Lastebil: 0,088 kg CO ₂ e/tonnkm

Vygruppens klimagassutslipp 2013 – 2023

Absolutte utslipp (lokasjonsbasert),
1000 tonn CO₂e, scope 1, 2 og 3 med biogent CO₂-utslipp fra biodiesel



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

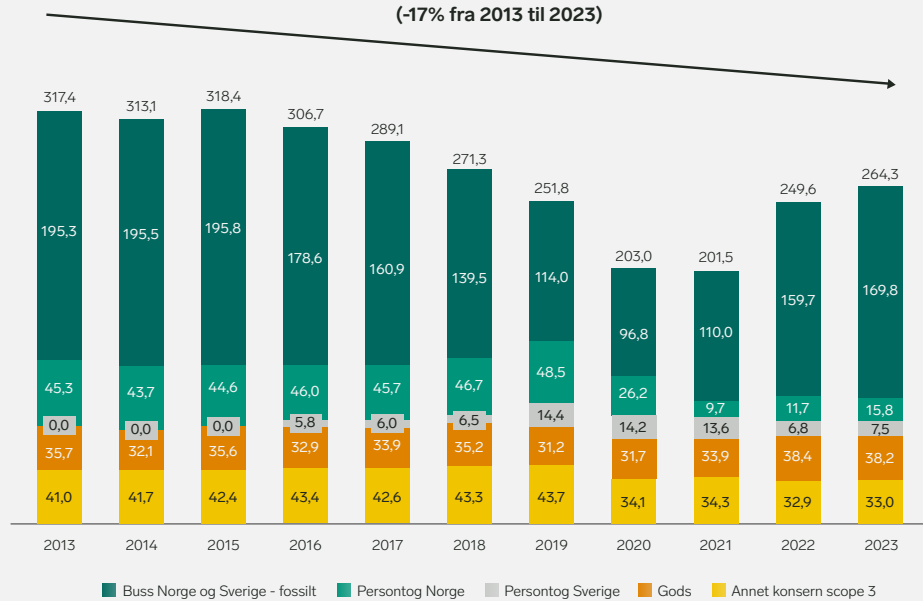


Kilde: Asplan Viak

Absolutte utslipp (markedsbasert),

1000 tonn CO₂e, scope 1, 2 og 3 uten biogent CO₂-utslipp fra biodiesel

**Årlig snitt-reduksjon
-2%
(-17% fra 2013 til 2023)**

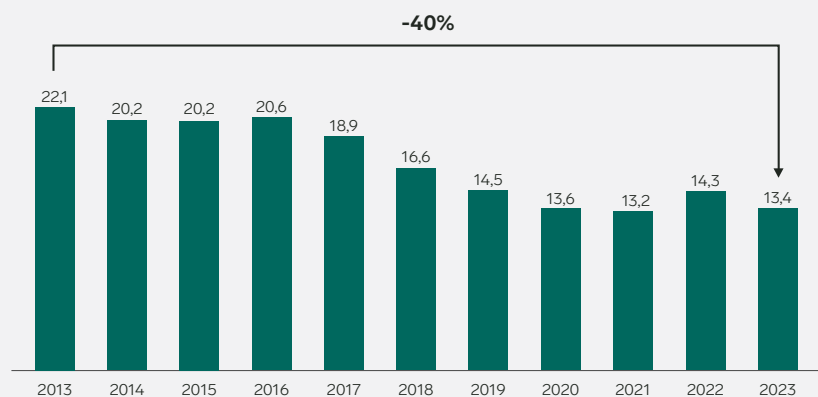


Kilde: Asplan Viak

Utslippsintensitet for Vygruppen per million kroner omsatt

Tonn CO₂e / driftsinntekter (MNOK)

- Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)

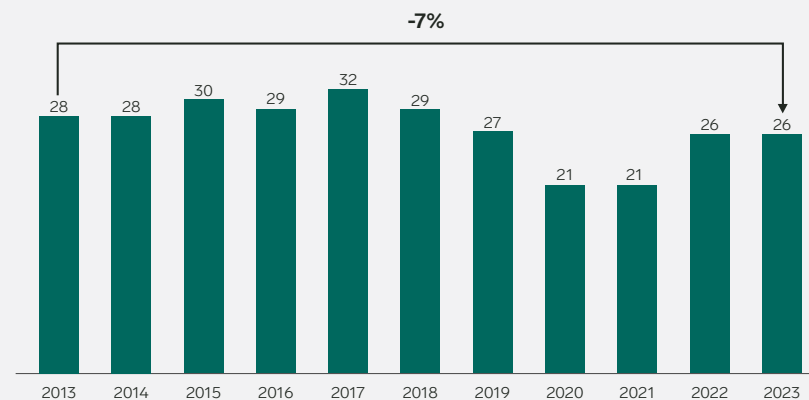


Kilde: Asplan Viak

Utslippsintensitet for Vygruppen per årsverk

Tonn CO₂e / antall årsverk

- Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)

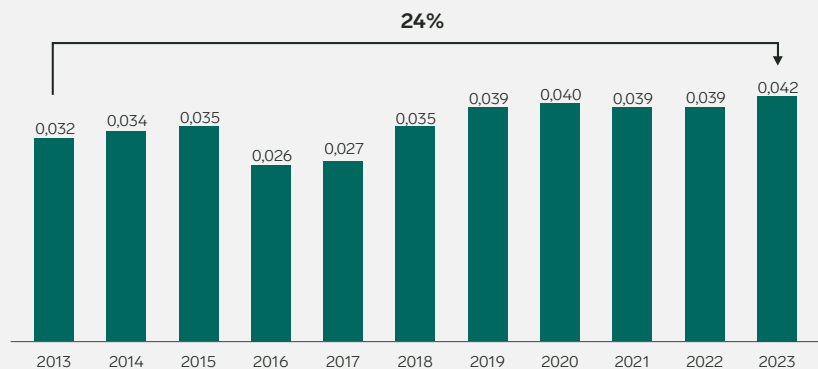


Kilde: Asplan Viak Note: Lokasjonsbasert metode. Rom eiendom inkludert i perioden 2013 - 2016

Karbonproduktivitet for Vygruppen

CAPRO = EBITDA + lønns- og personalkostnader (MNOK) / drivhusgassutslipp (CO₂e tonn)

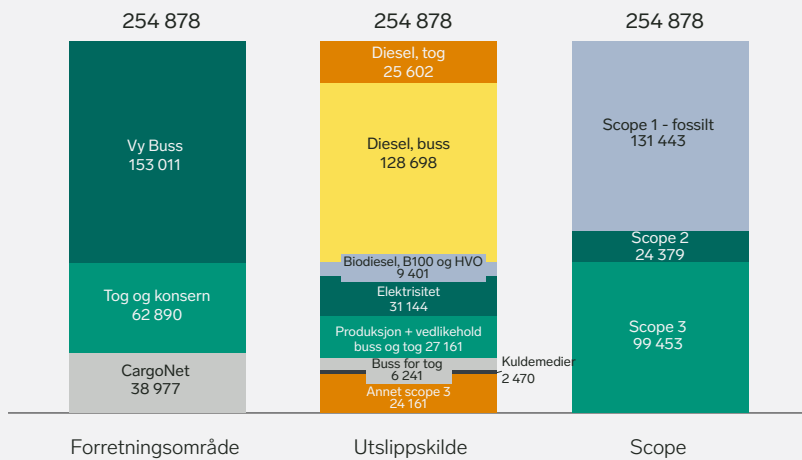
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



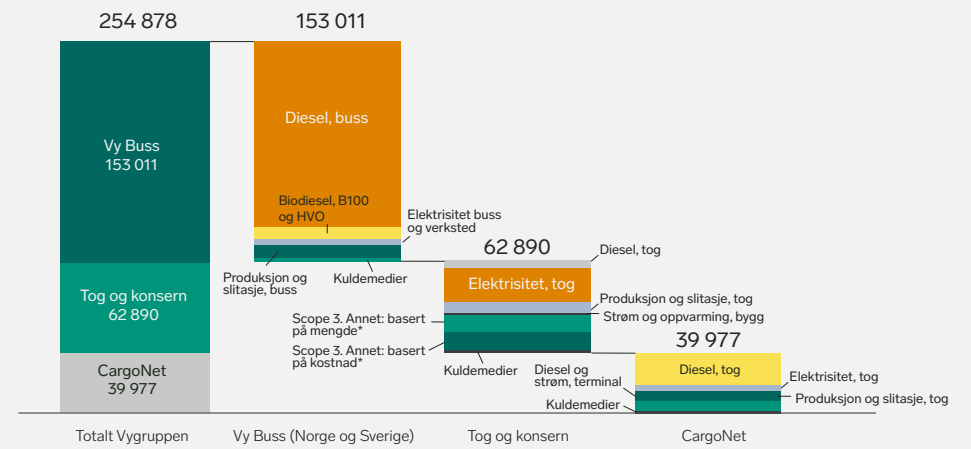
Kilde: Vygruppens års- og bærekraftrapporter 2013 - 2021

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>

Klimagassregnskap for Vygruppen fordelt etter utslippskilde og scope, tonn CO₂e-ekvivalenter
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)

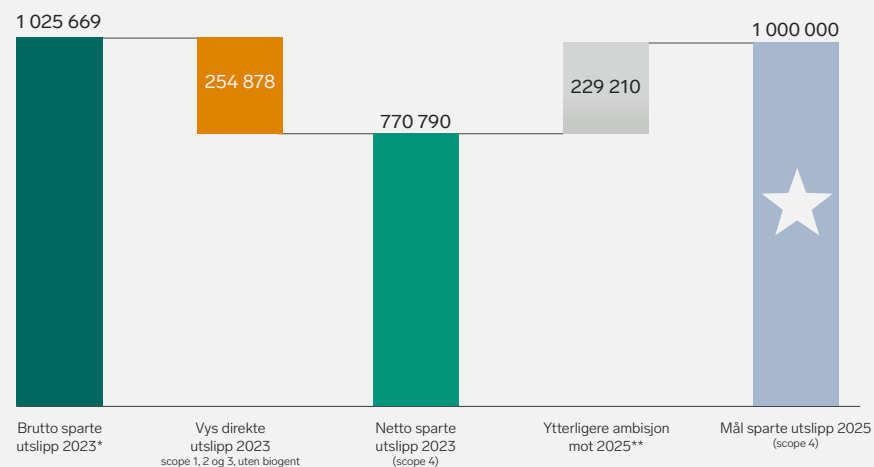


Klimagassregnskap for Vygruppen 2023 fordelt etter FOer, tonn CO₂e-ekvivalenter
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



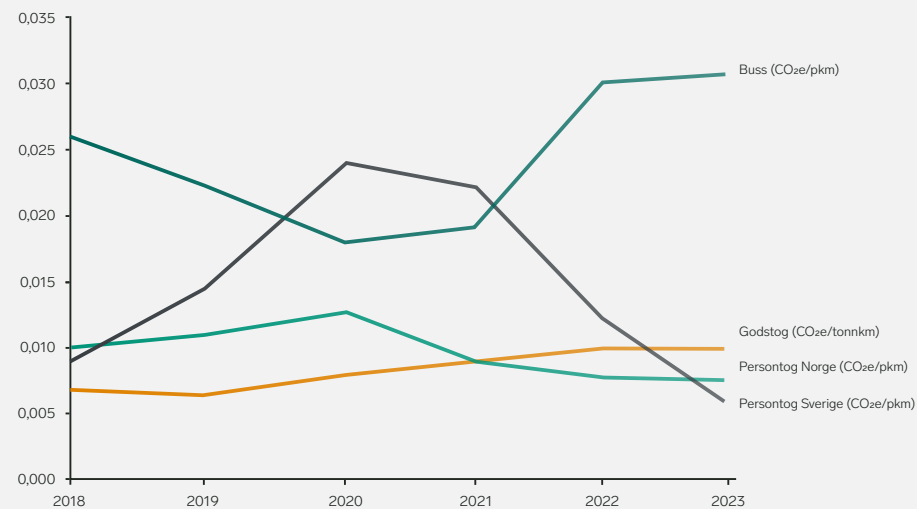
*Annet scope 3: Omfatter scope 3 kategori 1 innkjøp av varer og tjenester, 7 ansattes reiser til og fra jobb og 8 leide lokaler/utstyr

Sparte CO₂-utslipp i 2023 inkl. mål 2025 og ytterligere ambisjon frem mot 2025
 Vygruppen, tonn CO₂-ekvivalenter



Kilde: Ghgprotocol.org – working paper «ESTIMATING AND REPORTING THE COMPARATIVE EMISSIONS IMPACTS OF PRODUCTS» by Stephen Russell, Asplan ViakNote: Note: * Bil i stedet for buss og tog (Norge og Sverige) og lastebil i stedet for gods på skinner ** Eks. Vinne nye anbud, oppstart Follobanen, frakte mer gods etc

Utslipp i kg CO₂e/pkm og tonnkm fra 2018 til 2023
 Scope 1 + 2, lokasjonsbasert, uten biogent



GRI-rapport og spesifikasjon av bærekraftsrapporteringen for 2023

Rammeverk

Denne rapporten er utferdiget "in accordance with" GRI standarden GRI 1 Foundation 2021, og gjelder for regnskapsåret 2023. 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
- TCFD og TNFD
- EU-taksonomi

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 i henhold til GRI-standarden GRI: Foundation 2021

1. The organization and its reporting practices

GRI 2-1 Organizational details

Rapporten er utarbeidet for Vy konsernet som består av morselskapet 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 buss, tog og

godsvirksomhet, samt stab og støtteaktiviteter med aktiviteter i Norge og Sverige innen persontransport med tog og buss, godstransport på skinner og reiseliv. Datagrunnlaget tilsvarer den aktivitet som er konsolidert i konsernets finansielle regnskap. Se segmentnoten i års- og bærekraftsrapporten side 52.

GRI 2-3 Reporting period, frequency and contact point

Rapporten er utarbeidet for regnskapsåret 2023. Tall som fremlegges er basert på realiserte tall i regnskap og ikke-finansielle informasjonskilder som utgjør vårt beste estimat. Rapporten er datert 15. februar 2024. Spørsmål om rapporten kan rettes til post@vy.no

GRI 2-4 Restatements of information

Vi har gjort følgende utvidelser av rapporteringen, og etterregnet for tidligere år:

- Ansattes reiser til og fra jobb
- Mer omfattende innhenting av data på kjølemedium
- I tillegg omfatter klimaregnskapet for 2023 også utslipp fra forbruk av drivstoff fra Minibuss 24/7 og Geilo turbusser (scope 1-3). Minibuss 24/7 og Geilo turbusser er ikke lagt til for klimaregnskapet i 2022 eller tidligere år.

Endringen for 2023 utgjør:

	Endret utslipp av klimagasser, tonn CO ₂ e		
	Scope 1 fossil	Scope 2	Scope 3
Ansattes reiser til og fra jobb			7 417
Utslipp fra kjølemedium	2 470		
Utslipp fra forbruk av drivstoff fra Minibuss 24/7 og Geilo turbusser (scope 1-3).	2 591	68	1 174
Energibruk i kontor fra scope 3 til scope 2		1 747	-1 747

GRI 2-5 External assurance

Finansielle tall er gjennomgått og revidert av selskapets eksterne revisor. Selskapets eksterne revisor har også attestert GRI-rapporten med moderat sikkerhet for 2023. 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 attestasjon når disse trer i kraft.

2. Activities and workers

GRI 2-6 Activities, value chain and other business relationships

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. 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 42 og i segmentnoten på side 52.

Verdikjeden består i hovedsak av:

- Deltagelse i konkurranser om transport tjenester og utarbeide konkurransedokumentasjon
- Anskaffelse av kjøretøy, energi og materialer
- Planlegging av ruter, vedlikehold og bemanning
- Markedsføring og salg av billetter samt gi god kundeinformasjon
- Gjennomføring av avtalt rutetilbud med kjøring av buss og tog, kundeservice, og håndtering av produksjonsavvik
- Måling av leveranse og kundetilfredshet, håndtering av klager/reklamasjoner, spesifisere og gjennomføre tiltak for å forbedre leveransen og kundetilfredsheten

Hovedinnsatsfaktorene i verdikjeden er:

- Medarbeidere med hovedvekt på kjørende personale
- Kjøp/leie av tog og busser
- Vedlikehold av tog/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 og lokale kjøpsorgan i Sverige, hvor inntektene dels består av billettinntekter direkte fra den reisende og dels i form av offentlig kjøp av transporttjenester
- Busstilbud i Norge og Sverige 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.

Antall reiser med Vy for 2023 ble 203 mill., og totalomsetningen ble 19 063 MNOK.

GRI 2-7 Employees

	Kvinner	Menn	Sum	Norge	Sverige
Snitt antall fast ansatte	1678	7944	9622	8134	1488
Snitt antall fulltidsansatte	1448	7058	8506	6960	1546
Snitt antall deltidsansatte	539	2598	3137	2515	622
Snitt antall midlertidig ansatte	309	1213	1522	1351	171
Årsverk fast ansatte	1195	7731	8926	7441	1485
Årsverk fulltidsansatte	1076	7214	8290	6813	1477
Årsverk deltidsansatte	227	1231	1458	1142	316
Årsverk midlertidig ansatte	101	756	857	549	308

Antall ansatte og årsverk er stabilt gjennom året, men med fluktasjoner både for persontog og buss avhengig av vunnede og tapte buss- og togkontrakter. Antall årsverk er på samme nivå som året før.

Antall årsverk og ansatte er beregnet som snitt for året. Antall årsverk med ikke garantert arbeidstid er 910.

GRI 2-8 Workers who are not employees

Som hovedregel ansetter Vygruppen arbeidstakere i faste stillinger og direkte i virksomheten. Vygruppen leier inn arbeidstakere fra bemanningsforetak og produksjonsbedrifter i tråd med vilkårene for innleie, i situasjoner der Vygruppen enten ikke får kvalifiserte søkere på utlyste stillinger eller må dekke et midlertidig behov for arbeidskraft. Bruk av innleie er særlig aktuelt når det gjelder rådgiving og arbeidskraft innen stab og

støttefunksjoner samt IT drift og utvikling. Vi styrer på kontrakter og kostnader, og en detaljert oversikt over årsverk er ikke tilgjengelig for 2023.

3. Governance

GRI 2-9 Governance structure and composition

Governance er beskrevet i dokumentet «Corporate Governance» i denne års- og bærekraftsrapporten 2023 på side 110. Styring og behandling av finansiell og ikke-finansiell informasjon foregår i konsernstyre, konsernledelse, styre 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 det 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. Det følger av eierskapsmeldingen, Meld. St. 8 (2019-2020) Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping (eierskapsmeldingen), at staten arbeider for en styresammensetting som bidrar til å nå statens mål med eierskapet. Relevant kompetanse skal være hovedhensynet ved statens arbeid med styresammensetting. Staten skal også vektlegge kapasitet og mangfold ut fra selskapets egenart. Ved gjenvalg vurderer staten også styremedlemmets bidrag til selskapets måloppnåelse og fortsatt relevans i tråd med de nevnte hensynene. Staten tilstreber en mest mulig lik representasjon mellom begge kjønn ved valg av styremedlemmer. Konsernsjef ansettes av styret. Konsernledelsen består av øverste ledere for forretningsområder og stab/støtte funksjoner. 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 531 TNOK, se note 31 på side 81 i denne års- og bærekraftsrapporten for 2023. 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. Styret informeres og behandler spesielle tema i løpet av året, for eksempel dypdykk i utvikling forretningsområder, HMS og trafiksikkerhet, cybersikkerhet, internkontroll og arbeidet med bærekraft, anbud og investeringer.

Konsernstyret gjennomgår bærekraftsarbeidet og bærekraftsrapporteringen som særskilt tema en gang i året utover den årlige behandlingen av års- og bærekraftsrapporten. 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 jevnlig 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 er 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 10 varsler i 2023. 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. Vy sin strategi og aktiviteter innen bærekraftsområdet, og arbeid for å tilpasse seg eiers forventninger til arbeid med bærekraft og tilhørende rapportering, er i detalj gjennomgått i egen sak i revisjonsutvalg og styre høsten 2023.

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 2023 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 81 i års- og bærekraftsrapporten for 2023 samt i retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer side 81.

Det er ikke etablert bonusordninger for styrehonorarer og avlønning av ledende personer, hverken knyttet til finansielle eller bærekraftsmål.

GRI 2-20 Process to determine remuneration

Vy følger statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, og styret har vedtatt retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til dette. Styret har nedsatt et kompensasjonsutvalg som håndterer dette og avlønning av ledende ansatte på vegne av styret. Retningslinjene og lederlønnserklæringen behandles i konsernstyre og deretter i generalforsamling.

GRI 2-21 Annual total compensation ratio

Konsernsjefen i Vy er den høyest avlønnede av alle ansatte i konsernet. Lønn og andre ytelser er 8,4 ganger høyere enn median for resterende ansatte. Lønnsveksten for konsernsjefen i 2023 var på 3,0 prosent mens median for resten av organisasjonen var på 5,4 prosent, hvilket betyr at konsernsjefen fikk en prosentvis økning på 56 prosent 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 2023. Til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, interessedialog og vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurrentutvikling, samt interne analyser og risikovurderinger.

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 bærekraftsrapporten 2023 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 miljøstandarden 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.*

Vy har etablert en policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter i Vy. Policyen sier følgende om dette arbeidet:

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. 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 periodisk 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, Forbrukertilsynet og rettsapparatet. Kunder kan søke informasjon, kreve refusjon og varsle gjennom vår kundeservice funksjon; <https://www.vy.no/kundeservice/hjelp-og-kontakt>. Leverandører kan kontakte Vy sin innkjøpsorganisasjon her for informasjon, spørsmål og varsler; <https://www.vy.no/vygruppen/for-leverandorer>

Negative effekter vil også kunne rapporteres via interesseorganisasjoner slik som miljøorganisasjoner.

Interne risiko- og kontrollrutiner er etablert for å avdekke negative avvik tidlig, for å initiere tiltak og for å redusere eller eliminere negative effekter. Innenfor miljøområdet kan 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.

Synergi og EK 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 2023.

GRI 2-28 Membership associations

Vygruppen er medlem av arbeidsorganisasjoner og en rekke interesseorganisasjoner. Et utvalg av de viktigste er:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- NHO Logistikk og Transport
- Sveriges Bussföretag
- Västra Sveriges Bussbranchförning
- Skift
- Forum for Reiseliv
- Etisk Handel Norge
- Sustainability Hub Norway

Formålet med disse medlemskapene er i hovedsak informasjonsdeling innen bransjer, utarbeiding av felles initiativ og respons på rammebetingelser og offentlige budsjetter, og kommunikasjon og forhandling med arbeidstakerorganisasjoner.

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. 83 prosent av de ansatte er avlønnnet 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.

De viktigste risikoelementene er blant annet svikt i lønnsomhet

i større kontrakter for persontogtjenester på grunn av svikt i forventet reiseutvikling, sterk konkurranse som kan gi tap av anbud for bussvirksomheten, svikt i infrastruktur og leveranser fra sektorleverandører som medfører redusert kvalitet og reduserte inntekter, og rammebetingelser for godsvirksomhet på bane. Prisøkninger på innsatsfaktorer som ikke reflekteres i indekser og endringsordre i anbudskontrakter er andre risikoområder som kan påvirke lønnsomheten negativt.

Det er i arbeidet med risikovurderinger også identifisert positive muligheter, slik som økt reiseaktivitet som gir vekst for tog og buss, digitalisering av arbeidsprosesser som gir økt ressurseffektivitet, og økt tilgang til personell og kompetanse.

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 i dette dokumentet.

Vy har på dette grunnlag valgt ut interessenter for intervju og spørreundersøkelse. Valgte interessenter i den utvidete 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 virksomheten 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 for 2023 gjennomgått og justert vesentlighetsanalysen for Vy basert på finansiell effekt for Vy og konsernets påvirkning på mennesker og miljø. Analysen er deretter gjennomgått med konsernstyret. Basert på vedtatt

vesentlighetsanalyse er de 10 vesentligste bærekrafts aspektene for rapportering prioritert iht. oppfattet viktighet i analysen, se nedenfor.

Forklaring av temaer og begrunnelse for plassering

Å få flere til å velge våre klimavennlige transportalternativ

- 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 og 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 svært viktig for mennesker og miljø, samt Vy. Vy ønsker å 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, ansatte og tredjepart

- Fremføring og vedlikehold av store og tunge kjøretøy medfører risiko, det er derfor essensielt å jobbe aktivt for å minimere sannsynligheten for skader eller ulykker.
- 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 og robust infrastruktur

- Høy regularitet og punktlighet er svært viktig for at kunder skal velge å reise med tog og buss fremfor privatbil, eller velge å frakte gods på skinner i stedet for vei. Lav pålitelighet har tett korrelasjon med kundetilfredshet og antall reiser, som igjen påvirker økonomien til selskapet. En robust infrastruktur er et viktig bidrag for å sikre regularitet og punktlighet i tilbudet til kundene, som igjen øker etterspørsel og lønnsomhet.

Tilgjengelige og rimelige transporttjenester

- Gir 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. Interessenter er

Dobbel vesentlighetsanalyse



opptatt av at selskapet skal speile samfunnet som helhet, ikke diskriminere og at transport skal være tilgjengelig for de med funksjonsnedsettelse.

- Rimelige transporttjenester kan 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. 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.
- Samfunnet 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.

Innovasjon, digitalisering og nye kundeløsninger

- Innovasjon og digitalisering er nødvendig for at et selskap skal kunne overleve på lengre sikt. Innovasjoner gjør det mulig for selskapet å forbedre sine prosesser, produkter og tjenester for å tilpasse seg stadig raskere endringer i markedet.

- Interessenter er opptatt av at Vy skal forbedre sine prosesser, produkter og tjenester for å få en mer behagelig og effektiv reiseopplevelse gjennom nye og forbedrede digitale tjenester. 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.

Effektiv drift og sunn økonomi

- Essensielt for å sikre arbeidsplasser og bedriftens eksistens, samt gi rom for forbedringsarbeid, investeringer og ytterligere vekst. Omhandler kostnadseffektivitet (å gjøre tingene riktig), formålseffektivitet (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 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.

Rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling

- Interessenter forventer og er opptatt av at et statlig eid selskap skal ha gode prosesser knyttet til dette området. Relevant kompetanse gjennom opplæring og rekruttering er svært viktig for Vy, nettopp fordi det å få de riktige ansatte med på laget kan være avgjørende for å realisere bedriftens mål og oppnå resultater. Riktig kompetanse påvirker også sikkerheten, som igjen er viktig for et transportselskap sin lønnsomhet.

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 blant annet gjennom å fase inn ny og utslippsfri teknologi, samt jobbe for mest mulig energieffektiv fremføring av kjøretøy. Vy skal være et ansvarlig selskap og minimere ressursbruk, verne om miljøet og redusere egne klimagassutslipp.
- 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).

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 stanses transport eller gjennom eks. løsepengevirus.

Mangfold og likestilling

- Mangfold og likestilling kan føre til økt produktivitet, innovasjon, bedre beslutningsprosesser, økt medarbeidertilfredshet og lavere turn-over.
- 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 øke kundertilfredshet og lojalitet ved å bedre speile og forstå behovene til vår mangfoldige kundebase. Brudd på lover om likestilling og tilgjengelighet kan medføre sanksjoner, tap av omdømme og bøter.

Bærekraftig leverandørkjede

- Interessenter forventer 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.

Lojalitet og trivsel på arbeidsplassen

- 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.

Støtte opp om det organiserte arbeidslivet

- Interessenter forventer at Vy fremmer en rettferdig lønnspolitikk og sikrer et godt arbeidsmiljø. Ved å støtte opp om et organisert 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.

Etikk og antikorrupsjon

- Påvirker bedriftens omdømme og tillit blant kunder, partnere, ansatte og samfunnet for øvrig. Interessenter er opptatt av at Vy skal ha en høy etisk standard, 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.

Avfallshåndtering, kildesortering og grunnforurensning

- 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. Samtidig er det essensielt at vi håndterer avfallet om oppstår iht. EUs avfallshierarki.

GRI 3-2 List of material topics

Vy har gjennom årets prosess og vedtatt vesentlighetsanalyse valgt følgende viktige bærekraftspekter (material Topics) for bærekraftsrapportering i henhold GRI 1 Foundation 2021:

Bærekraftspekt i vesentlighetsanalyse	GRI material topics	Disclosue
Å få flere til å velge klimavennlig transportalternativ	Emissions 2016	305 (1-7)
Pålitelig transport	Customer Health and Safety 2016	416 (1-2)
Sikkerhet for kunder, ansatte og tredjepart	Occupational Health and Safety 2018	403 (1-10)
Effektiv drift og sunn økonomi	Economic performance 2016	201(1-4)
Tilgjengelige og rimelige transporttjenester	Economic performance 2016	201(1-4)
Innovasjon, digitalisering og nye transportløsninger	Economic performance 2016	201(1-4)
Klimavennlig drift og ansvarlig forbruk	Energy 2016	302 (1-5)
Mangfold og likestilling	Diversity and equal opportunity 2016	405 (1-2)
Etikk og antikorrupsjon	Anti-corruption 2016	205 (1-3)
Rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling	Training and education 2016	404 (1-3)

Utvalget er prioritert iht de 10 høyest rangerte bærekraftsaspektene i den doble vesentlighetsanalysen. I tillegg er etikk og antikorrupsjon inkludert basert på tydelige forventninger fra vår eier. I tabellen ovenfor er de valgte aspektene koblet til spesifikke GRI rapporteringskrav.

Dette medfører at vi for 2023 har utvidet GRI-rapporteringen med følgende bærekraftsasperter:

- Rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling
- Mangfold og likestilling

GRI 3-3 Management of material topics

Valget av viktige temaer er basert på ovenstående beskrevne risikoanalyser og vesentlighetsanalyser.

Økonomi (Economic performance)

Vy rapporterer finansiell informasjon iht. regnskapslov og vedtatte regnskapsstandarder for å sikre god styring av virksomheten og transparent kommunikasjon med viktige interessenter slik som eier, banker og ratingselskap, oppdragsgivere og kunder, medarbeidere og interesseorganisasjoner.

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 innenfor bærekraftige rammer. Dette måles i form av årsresultat, utvikling i egenkapital og egenkapitalandel samt avkastning på egenkapital.

Det underliggende resultatet fra virksomheten har bedret seg etter pandemien, og Vy rapporterer et resultat etter skatt på 53 MNOK for 2023.

De finansielle tallene revideres av valgt revisor, og revisors rapport er en del av Års- og bærekraftsrapporten for 2023. 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 dårlige 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 ved 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-/vognkm. eller i form av utslipp per sete-/vognkm. 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 en god 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 Nordlands- og Rørosbanen som fortsatt må bruke diesel på grunn av manglende elektrifisering av disse strekningene. 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 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 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.

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 fortsatte i 2023.

Det settes mål for nivå på sykefravær og arbeidsskader, og rapportering på måloppnåelse gjennomføres månedlig. Status og tiltak gjennomgås i månedsrapporter, 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. Sykefraværet er fortsatt høyere enn mål, men er nå i ferd med å normaliseres. Antall arbeidsskader på godsterminaler har historisk vært høyt, men etter at det er iverksatt tiltak i form av bevisstgjøring, opplæring og beste praksis blant de ansatte på godsterminalene, har vi opplevd en betydelig nedgang i skadefrekvensen innenfor dette området. For øvrig vurderes nivået på personskader med fravær (H1-skader) å fortsatt være for høyt og er et særlig fokusområde for det forebyggende arbeidet.

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 trafikksikkerheten i Vy og bidrar til at Vy ivaretar både kundene og sitt ansvar innenfor samfunnssikkerheten 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 trafikksikkerhet. 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 trafikksikkerheten 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 trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsområdet settes det mål og KPIer for skader, tilløp/tilstander og bruk av trafikksikkerhetssystemer. Trafikksikkerhetsrapporter 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.

Rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling (Employment, training and education)

Vys personalpolitiske retningslinjer setter rammen for vårt arbeid med 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 søkere en positiv opplevelse av vår virksomhet.

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.

Mangfold og likestilling (Diversity and equal opportunity)

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.

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 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 oppfatte som truende eller nedverdiggende

GRI 201: Economic performance 2016

201-1 Direct economic value generated and distributed

MNOK	Norway	Sweden	Total
Economic value generated:			
Revenue	16 004	3 059	19 063
Economic value distributed:			
Employee wages and benefits	6 630	1 220	7 851
Operating costs	7 027	1 470	8 497
Payment to providers of capital	521	52	573
Payment to governments (Taxes)	0	26	26
Community investments			
Economic value retained	1 826	291	2 116

Resultatregnskapet finnes i den finansielle delen av år- og bærekraftsrapporten på side 47 samt i segmentnoten på side 52.

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, kan påvirke energipriser, og strengere utslippskrav til kjøretøy kan redusere deres verdi. 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.

I 2023 er det ekstremværet i august som har gjort størst operasjonell skade og økonomiske konsekvens for Vy. Vår godsvirksomhet har tapt om lag 80 MNOK i 2023 (tapte inntekter og økte kostnader) på grunn av at banestrekningen ble stengt fra august, med en forventet åpning før sommeren 2024. Staten opprettet en støtteordning som skal dekke 95 % av tapet for godsoperatørene på bane.

Basert på funn som er gjort i analysene, skal Vy jobbe videre med det klima- og naturrelaterte arbeidet gjennom finansielle analyser på relevante risikoer og konkretisere tiltak og

handlingsplaner for å redusere negativ innvirkning fra risikoer. Vi kommer også til å jobbe for å gripe identifiserte muligheter og integrere arbeidet i Vys strategiske virksomhetsstyring.

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 76 i denne års- og bærekraftsrapporten.

201-4 Financial assistance received from government

MNOK	Norge	Sverige
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	3 550	422
Miljøstøtte godstrafikk på bane	60	64

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. Godsvirksomheten har også i 2023 fått miljøstøtte fra den norske og svenske stat. Det er også utbetalt ekstraordinær støtte til togtrafikken på grunn av langvarig stenging av Dovrebanen som følge av ekstremværet Hans.

GRI 205: Anticorruption 2016

205-1 Operations assessed for risk related to corruption

Som en del av internkontrollprosessen i Vy gjennomføres det minimum to ganger i året 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. Risikovurderingene og vurdering mot internkontroll gjennomføres årlig i forretningsområdene og konsolideres deretter for konsernet.

Av viktige enkeltlementer som administrasjonen har oppmerksomhet på kan nevnes:

- Lekkasje av anbudsinformasjon og fortrolige dokumenter
- Cybersikkerhet/Digitale bedragerier - forsøk på e-post svindel og virusangrep
- Innkjøp/anskaffelser
- Fiktive/feil i fakturaer

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.

99 prosent av Vygruppens linjeledere i Norge og Sverige har gjennomført digital konsernfelles ledertrening i 2022 og 2023 hvor det inngår læring og trening i etikk og korrupsjon, og 370 har deltatt på felles ledersamlinger for konsernet. Dette utgjør 3,2 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 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. Det legges opp til gjennomføring av tilsvarende egenmelding i 2024.

Øvrige ansatte informeres om anti-korrupsjon gjennom etiske retningslinjer i ansettelseskontrakt og personalhåndbok. 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/baerekraft-og-samfunnsansvar>.

205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken

Det er ikke registrert korrupsjonssaker og tilhørende rettstvister i Vy i 2023

GRI 302 - Energy 2016

For management of the material topic se GRI 3-3 above page 135

302-1 Energy consumption within the organization	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Total fuel consumption within the organization from non-renewable sources, in joules or multiples, and including fuel types used.	1,307	2,017	2,007	mill MJ	Økt forbruk av fossil diesel til busstransport fra 2021 til 2023, 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.	1,006	714,7	664	mill MJ	Redusert forbruk av biodiesel til busstransport fra 2021 til 2023. Se forklaring ovenfor.
c. In joules, watt-hours or multiples, the total:					
i. electricity consumption	674,862	685,593	698,686	MWh	Økt satsning på elbuss fra 2021 til 2022.
ii. heating consumption	308	337	350	MWh	Bruk av fjernvarme til oppvarming kontor
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 multi-ples.	4,744	5,201	5,188	mill MJ	Totalt økt aktivitet medfører økt forbruk av drivstoff fra 2021 til 2023.
f. Standards, methodologies, as-sumptions, and/or calculation tools used. g. Source of the conversion factors used.	Innblandet diesel til veitransport iht omsetningskrav: 4,5% konvensjonell og 12,5% avansert. Innblandet diesel til anlegg og tog iht omsetningskrav: 0% konvensjonell og 10% avansert. Mengdedata: Oppgitt forbruk av diesel i liter. Utslippstall: Defras 2023, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2023 NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)				

302-2 Energy consumption outside of the organization	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Energy consumption outside of the organization, in joules or multiples.	112	93	80	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	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Energy intensity ratio for the organization - personkm					
Buss	0,67	0,72	0,70	MJ/pkm buss	5 % økning fra 2021 til 2023
Persontog Norge	1,17	0,75	0,64	MJ/pkm ptog	45 % reduksjon fra 2021 til 2023
Persontog Sverige	1,14	0,76	0,37	MJ/pkm ptog	68 % reduksjon fra 2021 til 2023
Godstog	0,23	0,23	0,23	MJ/tonnkm	1 % økning fra 2021 til 2023
b. Organization-specific metric (the denominator) chosen to calculate the ratio - personkm					
Buss	3,120	3,528	3,548	mill pkm buss	
Persontog Norge	1,188	2,008	2,425	mill pkm ptog	
Persontog Sverige	498	533	1,110	mill pkm ptog	
Godstog	3,048	3,283	3,154	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	2021	2022	2023	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.	N/A	N/A	N/A		
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, assumptions, and/or calculation tools used	Not applicable				

302-5 Reductions in energy re-quirements of products and services	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Reductions in energy requirements of sold products and services achieved during the reporting period, 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 rationale for choosing it.	Reduction of energy consumption not applicable, base year/baseline not defined.				
c. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used	Not applicable				

GRI 305: Emissions

For management of material topics see GRI 3-3 on page 135. For detailed information on data source and emission factors see Climate Report pages 118-121

305 -1 Direct (Scope 1) GHG emissions	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Gross direct (Scope 1) GHG emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.					
Buss	60,290	104,304	106,670	tonn CO ₂ e	Økt forbruk fossil diesel, pga økt kostnad på biodiesel.
Persontog Norge	481	505	501	tonn CO ₂ e	Kutt av dieseltog etter 2019.
Persontog Sverige	6,934	2,326	2,207	tonn CO ₂ e	Redusert omfang dieseltog etter 2021.
Godstog	20,877	23,765	22,065	tonn CO ₂ e	Økt bruk av dieseltog i 2022
Annet konsern	0	0	0	tonn CO ₂ e	Se scope 3
Sum	88,583	130,901	131,443	tonn CO₂e	
b. Gases included in the calculation; whether CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO ₂ -ekvivalenter				
c. Biogenic CO ₂ emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.					
Buss	81,152	69,975	63,283	tonn CO ₂ e	Redusert forbruk av biodiesel
Persontog Norge	0	0	2	tonn CO ₂ e	
Persontog Sverige	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Godstog	0	0	2,228	tonn CO ₂ e	Innblandet 10% avansert biodiesel i diesel for anlegg og tog fra 2023, iht omsetningskrav
Annet konsern	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Sum	81,152	69,975	65,513	tonn CO₂e	
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.	Innblandet diesel til veitransport iht omsetningskrav: 4,5% konvensjonell og 12,5% avansert. Innblandet diesel til anlegg og tog iht omsetningskrav: 0% konvensjonell og 10% avansert. Mengdedata: Oppgitt forbruk av diesel i liter. Utslippstall: Defras 2023, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2023 NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)				
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	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Gross location-based energy indirect (Scope 2) GHG emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.	oppdatert med energi kontor	oppdatert med energi kontor			
Buss	2,749	3,024	3,437	tonn CO ₂ e	
Persontog Norge	10,306	12,374	14,354	tonn CO ₂ e	
Persontog Sverige	4,835	3,793	2,798	tonn CO ₂ e	
Godstog	3,617	3,794	3,436	tonn CO ₂ e	
Annet konsern	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Sum	21,507	22,985	24,025	tonn CO₂e	
b. If applicable, gross market-based energy indirect (Scope 2) GHG emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.					
Buss	16,586	13,437	20,252	tonn CO ₂ e	
Persontog Norge	2,932	4,250	7,494	tonn CO ₂ e	
Persontog Sverige	1,130	1,133	1,866	tonn CO ₂ e	
Godstog	1,114	1,346	2,787	tonn CO ₂ e	
Annet konsern	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Sum	21,762	20,166	32,398	tonn CO₂e	
c. If available, the gases included in the calculation; whether CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO ₂ -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.	Lokasjonsbasert: Norsk miks 2019-2023. Basert på Entso-e dataset Lokasjonsbasert: SE strømmiks. Ecoinvent SE miks Markedsbasert, opprinnelsesgarantier NO: NVE Klimadeklarasjon for fysisk levert strøm 2022 Markedsbasert, opprinnelsesgarantier SE: Tilsvarende strøm fra opprinnelsesgaranti Norge (NVE) Varedeklarasjon NO: NVE, varedeklarasjon for strømleverandører: 2022 Varedeklarasjon SE: AIB-NET, European Residual Mixes 2022: SE 2022				
f. Consolidation ap-proach for emis-sions; whether equi-ty share, financial control, or op-er-a-tional control.	Financial control				
g. Standards, meth-odologies, assump-tions, and/or calcula-tion tools used.	NS-EN 16258:2012 Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers) For utslippsfaktorene for strøm er det benyttet Norsk forbruksmiks med 5-års snitt, for årene 2019-2023, inn i utviklingen av de «fysiske» faktorene. Den lokasjonsbaserte forbruksmiksen er basert på 5-årsnitt beregnet utfra 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 utslippsintensitetene er underlaget fra ENTSO brukt i Simapro sammen med passende ecoinvent prosesser for hver teknologi. Den «markedsbaserte» strømmiksen med opprinnelsesgaranti om fornybarstrøm er basert på norsk vannkraft. Utslippsfaktoren for restmiksen er basert på varedeklarasjonen for strømleverandører 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 restmiks.				

305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Gross other indirect (Scope 3) GHG emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.					
Buss	32,259	41,086	42,904	tonn CO ₂ e	
Persontog Norge	7,287	8,118	8,980	tonn CO ₂ e	
Persontog Sverige	6,044	3,669	3,649	tonn CO ₂ e	
Godstog	12,539	13,836	13,475	tonn CO ₂ e	
Annet konsern	33,207	31,893	30,402	tonn CO ₂ e	
Sum	91,336	98,603	99,410	tonn CO₂e	
b. If available, the gases included in the calculation; whether CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO ₂ -ekvivalenter				
c. Biogenic CO ₂ emissions in metric tons of CO ₂ equivalent.					
Buss	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Persontog Norge	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Persontog Sverige	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Godstog	0	0	0	tonn CO ₂ e	
Annet konsern: buss for tog Norge og Sverige	1,514	1,269	928	tonn CO ₂ e	
Sum	0	0	0	tonn CO₂e	
b. If available, the gases included in the calculation; whether CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Upstream categories included 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 recal-culations 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 2023, UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2023 En miljøutvidet kryssløpsmodell basert på handelsstatistikk fra nasjonalregnskapet, kilde Asplan Viak AS.				
g. Standards, meth-odologies, assump-tions, and/or calcula-tion tools used.	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 sluttkon-sum (offentlig, husholdninger, kapitalvarer, eksport). Disse tabellene kan bearbeides 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. SSB publiserer input-output tabeller og sektorielle 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 bearbeiding for å bli brukt i utslippsmodeller.				

305-4 GHG emissions intensity	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. GHG emissions intensity ratio for the organization.					Scope 1+2, uten biogent utslipp
Buss	0.0202	0.0304	0.0310	kg CO _{2e} /pkm buss	54% økning fra 2021 til 2023
Persontog Norge	0.0091	0.0064	0.0061	kg CO _{2e} /pkm ptog	33% reduksjon fra 2021 til 2023
Persontog Sverige	0.0236	0.0115	0.0045	kg CO _{2e} /pkm ptog	81% reduksjon fra 2021 til 2023
Godstog	0.0080	0.0084	0.0081	kg CO _{2e} /tonnkm	4% økning fra 2021 til 2023
b. Organization-specific metric (the denominator) chosen to calculate the ratio.					
Buss	3,120	3,528	3,548	mill pkm buss	Basert på 20 personer i snitt på bussen.
Persontog Norge	1,188	2,008	2,425	mill pkm ptog	
Persontog Sverige	498	533	1,110	mill pkm ptog	
Godstog	3,048	3,283	3,154	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 fossil 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 CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Alle gasser er inkludert, summert i tonn CO ₂ -ekvivalenter				

305-5 Reduction of GHG emissions	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. GHG emissions reduced as a direct result of reduction initiatives, in metric tons of CO ₂ equivalent.	Reduction of GHG emissions not applicable, base year/baseline not defined.				
b. Gases included in the calculation; whether CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ , or all.	Not applicable				
c. Base year or baseline, 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)	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Production, imports, and exports of ODS in metric tons of CFC-11 (trichlorofluoromethane) 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	2021	2022	2023	Unit	Comment
a. Significant air emissions, in kilograms or multiples, for each of the following:					
i. NOX	483.8	486.7	491.0	tonn NO ₂ -eq	
ii. SOX	0.64	0.73	0.73	tonn SO _x	
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)	2.69	3.01	3.02	tonn NO ₂ -eq	
vii. Other standard categories of air emissions identified in relevant regulations	Not Available				
b. Source of the emission factors used.	European Environment Agency, Guidebook 2023, Emission factors, Passenger cars, light commercial trucks, heavy-duty vehicles including buses and motor cycles				
c. Standards, methodologies, assumptions, and/or calculation tools used.	Basert på kjøretøykm med buss, 70% Buss Euro VI, 30% Euro V.				

GRI 403: Occupational Health and Safety 2018

403-1 Occupational health and safety management system

HMS systemet er innført for alle aktiviteter, alle typer ansatte og for innleide ressurser.

HMS-styringssystemet er en integrert del av Vygruppens styringssystem (LOS). Det er etablert et konsernfelles rammeverk for systematisk HMS-arbeid. Videre arbeider de ulike forretningsområdene i henhold til spesifikke prosedyrer og retningslinjer utformet for å støtte driften i de ulike forretningsområdene. HMS systemet er innført for alle aktiviteter, alle typer ansatte og for innleide.

Forretningsområdene tog og buss i Norge 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.

403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation

Forretningsområdene utfører vurderinger og kartlegginger av arbeidsmiljøfaktorer regelmessig, med særlig fokus på barrierestyring. Risikovurderinger knyttet til eksponering av fare for arbeidsstyrken utføres regelmessig. Fareidentifikasjon og risikovurderinger anses som kritiske komponenter for det forebyggende arbeidet. Prosessene og dokumentasjon 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.

Personskader og alvorlige hendelser granskes i henhold til konsernets og forretningsområdenes retningslinjer. Trafikkulykker knyttet til jernbane- eller bussdrift som medfører dødsfall eller alvorlige skader på personell etterforskes av politiet eller Statens Havarikommisjon.

403-3 Occupational health services

Konsernfelles ekstern bedriftshelsetjeneste (Falck Helse AS) bidrar inn i forretningsområdene som uavhengig rådgiver og fagekspert til det forebyggende arbeidet på tvers av konsernet. I henhold til lov og forskrifter har alle Vy-ansatte rett til å kontakte bedriftshelsetjenesten. Kontaktinformasjon er tilgjengelig på intranettet.

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 (verneombud) og arbeidsmiljøutvalg. Det er etablert lokale og sentrale arbeidsmiljøutvalg innen hvert forretningsområde som møtes regelmessig. Bedriftshelsetjenesten møter i arbeidsmiljøutvalg. Referater fra møter er åpent tilgjengelig på intranett.

Videre opererer Vygruppen og dens enheter under prinsippet om nært samarbeid med både arbeidstakerepresentanter og tillitsvalgte, og slik representasjon er derfor også sikret på styrenivå.

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.

403-6 Promotion of worker health

Det å fremme arbeidstakers helse er en viktig del av det samlede 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 denne utfordringen. Vi har også gjennomført prosjekter innenfor det nasjonale IA

Bransjeprogrammet for å fremme arbeidstakers helse for å redusere sykefraværet.

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 leverandørens tilnærming til HMS. Oppfølging av eksisterende kontrakter med særlig fokus på HMS fremgår også av konsernets HMS-erklæring.

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:

- ISO 90014 (persontog, buss i Norge, renhold av tog)
- ISO 14001 (persontog, buss, renhold av tog)
- ISO 45001 (persontog i Norge og buss i Norge)
- ISO 39001 (buss)

Alle ansatte er omfattet av styringssystemet.

Ekstern arbeidskraft forventes å utføre arbeidet sitt i henhold til vårt styringssystem.

403-9 Work-related injuries

Statistikk og oversikt over arbeidsrelaterte personskader presenteres for toppledelsen og styret på månedlig basis. Statistikken er beregnet i henhold til beste praksis (registrerbare arbeidstimer pr million arbeidstimer) og fokuserer på personskader med fravær (H1) og personskader uten fravær (H2). Antall skader med og uten fravær er hhv 7,0 og 8,9.

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, Konsernforum HMS.

403-10 Work-related ill health

	2023	2022	2021	2020
Antall dødsfall medarbeidere	0	1	1	0
Antall dødsfall kunder	0	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	6	3	5	2
Antall alvorlige personskader medarbeidere (>24 t. sykehus)	2	3	2	3
Antall alvorlige personskader kunder (>24 t. sykehus)	0	11	1	2
Antall alvorlige personskader eksterne (>24 t. sykehus)	7	6	5	3
Antall jernbaneulykker	14	15	17	24
Antall medarbeidere	11,643	11,512	12,457	11,284
Antall årsverk	9,748	9,746	9,760	9,250
Sykefravær	8.2 %	8.0 %	7.8 %	8.1 %
H1 (antall skader medarbeidere med fravær per mill. arbeidstimer)	7.0	6.6	5.2	5.0
H2 (antall skader med og uten fravær per mill. arbeidstimer)	8.9	8.2	6.1	NA

Detaljert statistikk som spesifiserer arbeidsrelatert dårlig helse er ikke tilgjengelig. Langtids sykefravær følges detaljert opp iht. vedtatte retningslinjer. Langtids sykefraværet i 2023 er på 4,9 prosent.

Arbeidsrelatert dårlig helse for arbeidere som ikke er ansatte, registreres ikke av Vy, men arbeiderens arbeidsgiver

GRI 404: Training and education 2016

404-1: Average hours of training per year per employee (by gender and employee category)

Snitt timer årlig opplæring	Kvinner	Menn
Administrativt personale	24	24
Kjørende personale tog	27	27
Kjørende personale gods	46	46
Sjåfører buss	4	4
Terminal personale	7	7
Renholds- og teknisk personale	7	13

404-2: Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs (retirement or termination of employment)

A: Type and scope of programs implemented and assistance provided to upgrade employment skills

Det gjennomføres årlig ulike opplærings- og treningsprogrammer. Når det gjelder kjørende og annet operativt personell så ligger ansvaret for opplæring i de enkelte selskapene (se egen omtale).

Konsernfelles ledertrening

I regi av konsernet kjøres det opplæring og andre kompetansehevede tiltak innenfor ulike temaer og med særlig fokus på konsernfelles system og rammeverk. Både konsern og selskaper har aktiviteter knyttet til lederutvikling, beste praksis og kurs og opplæring for administrativt ansatte.

I 2023 har vi videreført obligatorisk ledertreningsprogram gjennom to fysiske samlinger. Programmet har særlig fokus på: ledelse i Vy, leders handlingsrom, nærhetsledelse, psykologisk trygghet og den vanskelige samtalen. Som det fremgår av tabell så fullførte 370 ledere begge samlingene, mens 26 ledere deltok kun på en samling.

Enhet	Samling 1 og 2	Kun samling 1
Buss AS	119	6
Buss AB	67	4
Tog Norge	101	7
Tog AB	24	1
CargoNet	28	6
Kundeoppelvelse og Innovasjon	12	1
Strategi og IT	6	0
Organisasjon og HR	5	1
Kommunikasjon	1	0
Konsern økonomi	7	0
Sum	370	26

Høsten 2023 har ledertreningen som ble gjennomført fysisk blitt omgjort til e-læring som er tiltenkt alle nye ledere eller som repetisjon. Storledersamling har vært en del av

ledertreningsprogrammet.

I tillegg har vi videreutviklet nevnte program i form av en ny modul som rulles ut i februar 2024. I regi av konsernfunksjon HMS er det også utviklet en ny obligatorisk e-læringsmodul for HMS i Vy som blir gjort tilgjengelig inneværende år. I tillegg er det i regi av Vygruppen gjennomført lovpålagt grunnkurs HMS for vernetjenesten og representanter i arbeidsmiljøutvalg. Det var også ledere som deltok på kurset.

Opplæringstiltak i Godsvirksomheten

HMS opplæring

Gjennom 2023 har det vært arbeidet med kompetansehevede tiltak innenfor HMS med månedens HMS-tema som fokus. Kurs for ledere i sikkerhetsledelse er utført som blandet læring med e-læring og fysisk kurs med dilemmatrening. Det har årlig vært gjennomført verneombudssamling hvor verneombud og ledere har delta. Temaet for 2023 var sikkerhetskultur, rolle, ansvar og samhandling.

Operativt og kjørende personell

For kjørende personell gjennomføres opplæring i to spor; opplæring av nyansatte (prosedyrekurs, strekningskurs og typekurs) og regodkjenninger for ansatte. I 2023 har det vært ekstra opplæring knyttet til nye lokomotiver. Opplæringen gjennomføres av instruktører og kjørelærere. For operativt personell på terminalene gjennomføres teoretisk og praksis opplæring i vinterberedskap, lastkontroll, bremseprøving, skifting og vognopptak. I tillegg er det gjennomført truckkurs og krankurs. Opplæring gjennomføres av instruktører og faddere. Sertifiseringer, hvor påkrevd, gjennomføres med sensor. Nye instruktører og faddere har deltatt på instruktør- og veilederkurs i regi av Norsk fagskole for lokomotivførere.

Opplæringstiltak i Buss

Mål for læring og utvikling er at nye medarbeidere skal tidligst mulig få følelsen av å være ansatt i et konsern med stolt fortid og stor fremtid. Vi i Vy har felles verdier: Kundeglede, Ansvarlighet og Samspill. Ansatte skal oppleve opplæring og utvikling gjennom hele ansettelsestiden.

Ruter Samspill er et initiativ fra Ruter som setter søkelys på å forbedre kundeopplevelsen gjennom opplæring og engasjement. Programmet inkluderer digital opplæring, fysisk brettspill for diskusjon og refleksjon, og et introduksjonskurs for opplæringsansvarlige. Målet er å sikre at alle ansatte forstår og

kan levere ønsket kundeopplevelse.

Innen utgangen av 2023 hadde nesten 700 Vy-sjåfører gjennomført dette opplæringskonseptet.

Yrkessjåførkompetanse (YSK) er et krav for alle som utfører person- eller godstransport mot vederlag med et kjøretøy som krever førerkort for tungbil. YSK-utdanningen er designet for å sikre at yrkessjåfører har den nødvendige kompetansen og ferdighetene for å utføre jobben sin på en sikker og effektiv måte. Kurset må gjennomføres hvert femte år. Årlig gjennomfører 1 100 Vy-sjåfører denne opplæringen som tar 35 timer.

I løpet av 2023 ble det gjennomført 14560 e-læringskurs med varighet fra 5 minutter til 45 minutter. Av dette er følgende inkludert

- Felles grunnopplæring inneholder totalt er 15 timer med opplæring. I 2023 gjennomførte 700 dette.
- 282 Vy-sjåfører gjennomførte den såkalte Modul 4 som er bedriftsintern opplæring.

Opplæringstiltak i Tog

Operativt personell gjennomgår trening og opplæring basert på krav som tillegges tjenesten som utføres. Lokomotivførere er gjenstand for egen nasjonal utdanning. I tillegg gjennomgår førere, og særlig nyansatte førere, virksomhetsspesifikk opplæring på kjøretøy, infrastruktur og sikkerhetsstyringssystem for å kunne fremføre tog trygt og effektivt iht. gjeldende regler og prosedyrer. Konduktører gjennomgår ulike opplæringstiltak som skal sikre at de er i stand til å ivareta arbeidsoppgavene på en god måte samt ivareta sikkerhetstjenesten som denne rollen ivaretar. I tillegg er det et virksomhetsspesifikt krav om at alle konduktører gjennomfører obligatorisk kurs i taktisk kommunikasjon som et forebyggende tiltak mot vold i tjenesten. Ledere og øvrige administrative ansatte gjennomgår konsernfelles trening samt opplæringstiltak i regi av eget forretningsområde.

Opplæringstiltak i Agilia (renhold tog)

Agilia har i 2023 prioritert opplæring av alle operative ansatte i INSTA 800-metodikk, for å sikre at ansatte har den nødvendige kunnskapen og praktiske ferdigheter for å arbeide med rengjøringsstandarden på riktig måte. Det er i tillegg gjennomført lederutviklingskurs for gruppeledere og driftsledere,

B: Transition assistance programs provided to facilitate continued employability and the management of career endings resulting from retirement or termination of employment:

Ansatte som nærmer seg pensjonsalder i Vy har mulighet for to ulike typer forberedende aktiviteter. Det gjennomføres forberedende kurs hos våre to pensjonsleverandører Statens Pensjonskasse og Storebrand. Begge leverandører tilbyr i tillegg individuell rådgivning, som formidles gjennom HR-funksjonen.

Ved omstilling som medfører nedbemanning, er det etablert en struktur for prosessen som inkluderer et tett partssamarbeid hvor det utarbeides retningslinjer for nedbemanningen som består av:

- Omforente kriterier for vurderingen av innplassering i stillinger
- Tilbud om målrettet karriererådgivning, som inkluderer personlig rådgiver og et digitalt verktøy som støtte under et program som kan ha ulikt tidsperspektiv etter den ansattes behov
- Sluttvederlag som utbetales på opphørstidspunkt og som beregnes med utgangspunkt i den ansattes ansiennitet
- Mulighet for gavepensjon frem til fylte 67 år ved fratredelse med avtalefestet pensjon for ansatte over 62 år med rettighet til avtalefestet pensjon

404-3: Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews (by gender and employee category)

Prosentandel som har gjennomført medarbeidersamtaler og lignende	Kvinner	Menn
Administrativt personale	61%	46%
Kjørende personale tog	48%	54%
Kjørende personale gods	17%	1%
Sjåfører buss	55%	55%
Terminal personale	43%	51%
Renholds- og teknisk personale	1%	9%

GRI 405: Diversity and equal opportunity 2016

405-1 Diversity of governance bodies and employees

Antall	Kvinner	Menn	<30 år	30-50 år	>50 år
Styre	3	5	-	2	6
Konsernledelse	5	4	-	2	7
Administrativt personale	513	1,035	142	652	754
Kjørende personale tog	730	1,631	326	830	1,205
Kjørende personale gods	7	181	17	97	74
Sjåfører buss	563	5,958	175	2,404	3,942
Terminal personale	7	203	35	108	67
Renholds- og teknisk personale	165	516	146	312	223

Prosent	Kvinner	Menn	<30 år	30-50 år	>50 år
Styre	38%	63%	0%	25%	75%
Konsernledelse	56%	44%	0%	22%	78%
Administrativt personale	33%	67%	9%	42%	49%
Kjørende personale tog	31%	69%	14%	35%	51%
Kjørende personale gods	4%	96%	9%	52%	39%
Sjåfører buss	9%	91%	3%	37%	60%
Terminal personale	3%	97%	17%	51%	32%
Renholds- og teknisk personale	24%	76%	21%	46%	33%

405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men

Kvinnerns %-andel av menns totale årslønn	Norge	Sverige
Administrativt personale	100%	84%
Kjørende personale tog	94%	67%
Kjørende personale gods	92%	
Sjåfører buss	95%	96%
Terminal personale	100%	
Renholds- og teknisk personale	87%	

Årsak til stor forskjell for kjørende personale tog i Sverige er at lokførere i hovedsak er menn, mens kvinner i stor grad er konduktører, en stilling som har lavere tarifflønn.

GRI 416: Customer Health and Safety 2016

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 med buss og tog 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. Stab- og støttefunksjoner er inkludert i vurderingen.

Det gjennomføres forbedringsvurderinger for alle virksomheter basert på gjennomførte risikovurderinger. Eksempelvis gjennomføres forbedringsvurderinger i Tog etter vår prosess for kontinuerlig forbedring.

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. Avvik er etter tilsynsmyndighetens vurdering en mangelfull oppfyllelse av lov-/forskriftskrav, herunder også mangelfull oppfyllelse av våre interne krav. Rapportene beskriver at selskapene har god sikkerhetsstyring, ingen av avvikene vurderes å være av alvorlig art og alle avvik er lukket og tilsynene avsluttet.

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. Agilia som utfører renhold i tog er sertifisert iht. ISO14001 og Svanemerket.

GRI content index

Statement of use		Vy group (Vygruppen) has reported in accordance with the GRI Standards for the period 11.2023 -31.12.2023			
GRI 1 used		GRI 1: Foundation 2021			
Applicable GRI Sector Standard(s)		None			
GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	LOCATION	OMISSION			
		REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
General disclosures					
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Organizational details	Page 128	A gray cell indicates that reasons for omission are not permitted for the disclosure or that a GRI Sector Standard reference number is not available.		
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	Page 128			
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	Page 128			
	2-4 Restatements of information	Page 128			
	2-5 External assurance	Page 128			
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	Page 128			
	2-7 Employees	Page 129			
	2-8 Workers who are not employees	Page 129		Information unavailable/incomplete	
	2-9 Governance structure and composition	Page 129			
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	Page 129			
	2-11 Chair of the highest governance body	Page 129			
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Page 129			
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	Page 129			
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	Page 129			
	2-15 Conflicts of interest	Page 130			
	2-16 Communication of critical concerns	Page 130			
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	Page 130			
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	Page 130			
	2-19 Remuneration policies	Page 130			
	2-20 Process to determine remuneration	Page 130			
	2-21 Annual total compensation ratio	Page 130			
	2-22 Statement on sustainable development strategy	Page 130			
	2-23 Policy commitments	Page 130			
	2-24 Embedding policy commitments	Page 131			
	2-25 Processes to remediate negative impacts	Page 131			
	2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Page 131			
	2-27 Compliance with laws and regulations	Page 132			
	2-28 Membership associations	Page 132			
	2-29 Approach to stakeholder engagement	Page 132			
	2-30 Collective bargaining agreements	Page 132			

Material topics					
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	Page 132	A gray cell indicates that reasons for omission are not permitted for the disclosure or that a GRI Sector Standard reference number is not available.		
	3-2 List of material topics	Page 134			
Economic performance					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 135			
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	Page 137			
	201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	Page 137			
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Page 137			
	201-4 Financial assistance received from government	Page 137			
Anti-corruption					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 135			
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption	Page 137			
	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	Page 137			
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Page 137			
Energy					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 135			
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Page 138			
	302-2 Energy consumption outside of the organization	Page 138			
	302-3 Energy intensity	Page 138			
	302-4 Reduction of energy consumption	Page 139		Not applicable	Base year not defined
	302-5 Reductions in energy requirements of products and services	Page 139		Not applicable	Base year not yet defined
Emissions					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 135			
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Page 139	Requirement d	Not applicable	Base year not yet defined
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Page 140	Requirement d	Not applicable	Base year not yet defined
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Page 141			
	305-4 GHG emissions intensity	Page 142			
	305-5 Reduction of GHG emissions	Page 142		Not applicable	Base year not yet defined
	305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	Page 142	Requirement c and d	Not applicable	
	305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	Page 142	Requirement III-V and VII	Information unavailable/incomplete	

Occupational health and safety					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 135			
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	Page 143			
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Page 143	403-2b	Information unavailable/incomplete	
	403-3 Occupational health services	Page 143			
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Page 143			
	403-5 Worker training on occupational health and safety	Page 143			
	403-6 Promotion of worker health	Page 143			
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Page 143			
	403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	Page 143			
	403-9 Work-related injuries	Page 143	Requirement b	Information unavailable/incomplete	Not recorded in HR system
	403-10 Work-related ill health	Page 144		Information unavailable/incomplete	Not recorded in HR system
Training and education					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 136			
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	Page 144			
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	Page 144			
	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	Page 145			
Diversity and equal opportunity					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 136			
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	Page 145			
	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Page 145			
Customer health and safety					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 136			
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	Page 146			
	416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	Page 146			

Til Styret i VYGRUPPEN AS

UAVHENGIG REVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE OM VYGRUPPEN AS' BÆREKRAFTSRAPPORTERING FOR 2023

Vi har utført et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet for at bærekraftsrapporteringen er utarbeidet slik den defineres i GRI Index 2023 («Utvalgte informasjon») i VYGRUPPEN AS' (Selskapet) års- og bærekraftsrapport for rapporteringsperioden som ble avsluttet 31. desember 2023.

Konklusjon med moderat sikkerhet

Basert på de utførte handlinger beskrevet i denne uttalelsen og beviser vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at den Utvalgte Informasjonen for året som ble avsluttet 31. desember 2023, slik beskrevet nedenfor, ikke i det alt vesentligste er utarbeidet i samsvar med Gjeldende kriterier.

Omfanget av vårt arbeid

Vi har utført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 (Revidert) - «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», utstedt av The International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) og våre avtalte standardvilkår.

Informasjonen som er omfattet av vårt attestasjonsoppdrag er presentert i års- og bærekraftsrapporten, for året som ble avsluttet 31. desember 2023 er som følger:

Utvalgt informasjon	Gjeldende kriterier
GRI Index 2023	Rapportering i henhold til («in accordance with») GRI Standards, publisert av Global Reporting Initiative (globalreporting.org)

Den Utvalgte Informasjonen presentert ovenfor må leses og forstås sammen med Gjeldende kriterier.

Iboende begrensninger

Vi har gjennomført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet om den Utvalgte informasjonen i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med Gjeldende kriterier. Iboende begrensninger finnes i alle attestasjonsoppdrag.

Enhver struktur på internkontroll, uansett hvor effektiv den er, kan ikke eliminere muligheten for at misligheter eller utilsiktede feil kan oppstå og ikke blir avdekket, og siden vi benytter oss av stikkprøvebasert testing i attestasjonsoppdraget, er det ingen garanti for at misligheter eller utilsiktede feil, hvis slike er til stede, vil bli oppdaget.

Styrets ansvar

Styret har ansvar for:

- Fastsette og etablere Gjeldende kriterier.
- Forberede, måle, presentere og rapportere den Utvalgte informasjonen i samsvar med Gjeldende kriterier.
- Utforme, implementere og vedlikeholde interne prosesser og kontroller som er relevante for utarbeidelsen av den Utvalgte informasjonen for å sikre at den ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Vårt ansvar

Vi er ansvarlige for:

- Planlegge og gjennomføre handlinger for å innhente tilstrekkelig og hensiktsmessig bevis for å kunne avgi en uavhengig attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet på den Utvalgte informasjonen.
- Kommunisere forhold som kan være relevante for den Utvalgte informasjonen til relevant part, herunder identifiserte eller mistanke om manglende overholdelse av lover, regler og forskrifter, misligheter eller mistenkte misligheter samt manglende objektivitet ved utarbeidelsen av den Utvalgte informasjonen.
- Rapportere vår konklusjon i en uavhengig attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet til styret.

Vår uavhengighet og kvalitetsstyring

Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene.

Vi anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM) 1 Kvalitetsstyring for revisjonsforetak som utfører revisjon og forenklet revisorkontroll av regnskaper samt andre attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester, og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, faglige standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Sentrale handlinger

Vi er pålagt å planlegge og utføre vårt arbeid for å adressere de områdene der vi har identifisert at vesentlig feilinformasjon kan oppstå i den Utvalgte informasjonen. De handlingene vi har utført er basert på vår profesjonelle skjønn og inkluderer blant annet en vurdering av hensiktsmessigheten av Gjeldende kriterier. Ved gjennomføringen av attestasjonsoppdraget har vi utført følgende handlinger knyttet til den Utvalgte informasjonen mot Gjeldende Kriterier:

- Gjennom forespørsler til relevante personer har vi opparbeidet en forståelse av Selskapet, dets kontrollmiljø, utvalgte prosesser og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av den Utvalgte Informasjonen. Forståelsen skal være tilstrekkelig til å identifisere områder i den Utvalgte informasjonen hvor det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme, og danne grunnlag for utformingen og gjennomføringen av handlinger for å håndtere de identifiserte områdene og for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet til å støtte en konklusjon med moderat sikkerhet.
- Gjennom forespørsler til relevante personer har vi opparbeidet en forståelse for selskapets interne prosesser som er relevante for den Utvalgte informasjonen, dataene som benyttes i utarbeidelsen av den Utvalgte Informasjonen, metodikken for innsamling og sammenstilling av dataene og prosessen for å utarbeide og rapportere den Utvalgte Informasjonen.
- Utført handlinger på stikkprøvebasis for å vurdere om den Utvalgte Informasjonen er sammenstilt og rapportert i samsvar med Gjeldende kriterier, inkludert kontroll av data mot kildedokumentasjon.

Arten, tidspunktet for og omfanget av handlinger som utføres på et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet, er begrenset sammenlignet med det som er nødvendig på et attestasjonsoppdrag som skal gi betryggende sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som oppnås ved et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet, betydelig lavere enn ved et attestasjonsoppdrag som skal gi betryggende sikkerhet.

Oslo, 15. februar 2024

Deloitte AS

Eivind Skaug

statsautorisert revisor

Dokumentet er signert elektronisk

Klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter

Vy har gjennomført vurderinger av hvordan klima- og naturrisiko, samt muligheter, påvirker oss strategisk. Dette er gjort for å inkludere funnene i vår strategiske virksomhetsstyring, samt for å møte kommende rapporteringskrav og forventninger fra vår eier.

1. Metodikk for analyse av klima- og naturrisiko

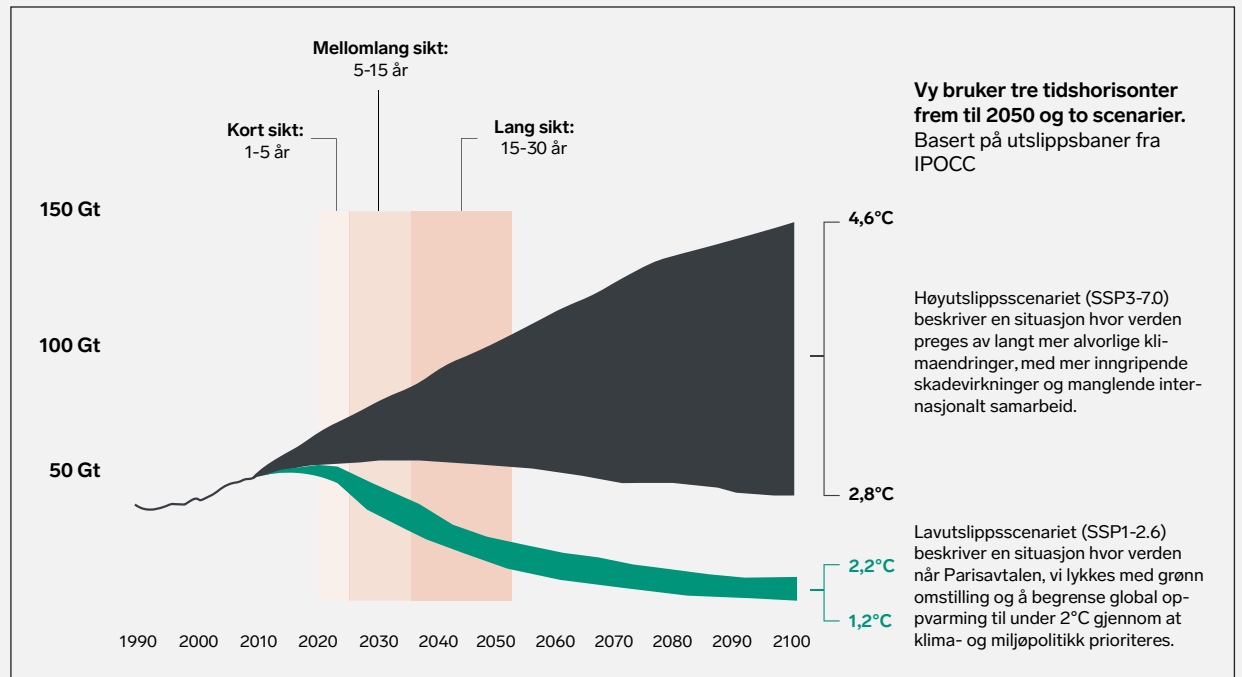
Som et første steg for fullstendig inkludering av klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter i Vys virksomhetsstyring, ble analyser gjennomført ved å se til rammeverkene TCFD (Taskforce on Climate-related Financial Disclosures) og TNFD (Task Force on Nature-related Financial Disclosures).

I tråd med disse rammeverkene, har Vy gjennomført en vurdering av klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter knyttet til både fysiske klimaendringer og grønn omstilling. Vurderingene er gjort for to scenarier på kort, mellomlang og lang sikt. De identifiserte risikoene og mulighetene er rangert etter brede konsultasjoner med forretningsområdene og en helhetlig vurdering av konsekvens og sannsynlighet. Vys generelle rammeverk og terskelverdier for vurdering av risiko ligger til grunn. Disse vurderingene vil i tiden fremover bli supplert med økonomiske analyse av konsekvensene knyttet til de mest vesentlige risikofaktorene.

Med bakgrunn i regulatoriske krav og dagens verdensbilde har vi valgt FN klimapanelers lavutslippsscenario omtalt som «Bærekraft og grønn vekst» og et høyutslippsscenario omtalt «Regional rivalisering». Scenariene er ytterpunkter, men også realistiske modeller for samspillet mellom klimagassutslipp, global oppvarming, og sosioøkonomisk utvikling. Disse er også supplert med naturspesifikke scenarier definert av TNFD med høy og lav grad av naturforringelse.

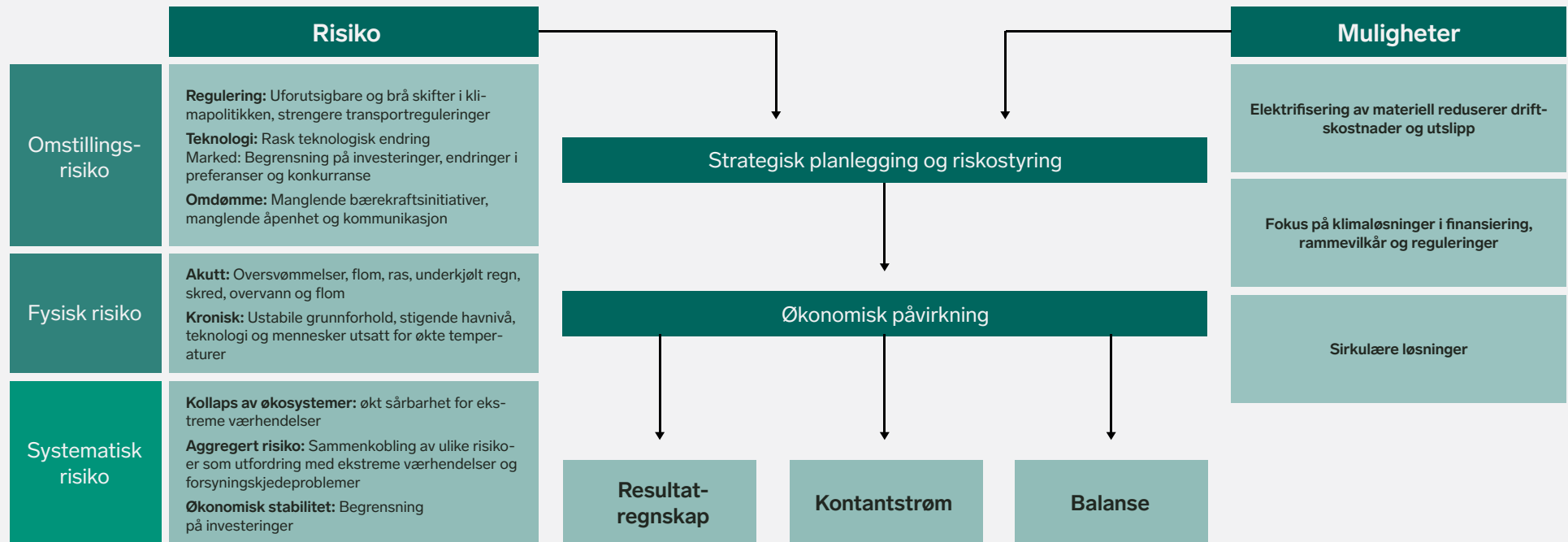
Valgte scenarier	Scenario (IPCC)	Scenarionavn	Gjennomsnittlig temperaturøkning sammenlignet med førindustriell tid	Beskrivelse
Verden har allerede opplevd en oppvarming på 1,2°C, og det blir stadig mer urealistisk å oppnå scenariet med mindre enn 1,5°C oppvarming. Vi har derfor benyttet scenariet "Bærekraft og grønn vekst" (SSP1-2.6) som lavutslippsscenario.	SSP1 – 1.9	Bærekraft og grønn vekst	1,4	Veldig lave GHG-utslipp: CO ₂ -utslipp til "net-zero" rundt 2050.
	SSP1 – 2.6	Bærekraft og grønn vekst	1,8	Lave GHG-utslipp: CO₂-utslipp til "net zero" rundt 2075.
Etter flere år med global pandemi, den russiske invasjonen av Ukraina og en pågående handelskrig, observerer vi en verden der det globale samarbeidet står under press. Dette gjør scenariet "Regional rivalisering" (SSP3-7.0) stadig med relevant, og vi har derfor valgt det som vårt høyutslippsscenario.	SSP2 – 4.5	En middelvei	2,7	Middels GHG-utslipp: CO ₂ -utslipp som i dag til 2050, så minsker de, men ikke på "net zero" før 2100.
	SSP3 – 7.0	Regional rivalisering	3,6	Høye GHG-utslipp: CO₂-utslipp doblet innen 2100.
	SSP5 – 8,5	Fossildrevet utvikling	4,4	Veldig høye GHG-utslipp: CO ₂ -utslipp trippet innen 2075.

Kilde: IPCC AR6 Table SPM 1



2. De viktigste klima- og naturrelaterte risikoene og mulighetene for Vy

I vår klima- og naturanalyse har vi identifisert flere risikoer og muligheter som påvirker Vys strategi og risikohåndtering. De mest vesentlige av disse utbroderer vi tabellene på de neste sidene.



Viktigste klimarisikoer	Beskrivelse	Risikonivå				Konsekvens	Tiltak
		Scenario 1-2.6: «Bærekraft og grønn vekst»		Scenario 3-7.0: «Regional rivalisering»			
		2030	2050	2030	2050		
Fysisk risiko							
Skader på infrastruktur	Risiko for ødeleggelser av infrastruktur som følge av værhendelser som skaper oversvømmelser, ras, etc. Kombinasjonen av mer uforutsigbart klima og økt degradering av natur reduserer naturens stabiliseringsevne og gir økt risiko for ødeleggelser.	Medium	Høy	Medium	Høy	Kan få betydelige direkte og indirekte implikasjoner for alle Vy sine forretningsområder. Eksempelvis full stans i driften over lengre tidsperioder, men også en økt hyppighet av kanselleringer, forsinkelser og økt risiko for skader på materiell og kjøretøy	<ul style="list-style-type: none"> Risikovurderinger av sårbarhet Tett samarbeid med infrastrukturforvalter for å sikre robust infrastruktur Opplæring og beredskapsrutiner
Fysisk- og omstillingsrisiko							
Manglende forebyggende tiltak	Risiko for at eksisterende infrastruktur ikke er tilpasset fremtidig klima og natur. Vy er avhengige av infrastruktur vi selv ikke har kontroll eller mandat over. Utilstrekkelige eller forsinkede investeringer i klimatilpasning for transportsektoren utgjør en vesentlig risiko for Vy.	Lav	Medium	Medium	Høy	Utilstrekkelige investeringer i tilpasning kan medføre en økning i forsinkelser og innstillinger, samt et svekket omdømme. Svekket tiltro til forutsigbarheten til gods på skinner og svekket lojalitet til tog som transportalternativ gir reduserte inntekter og flere reisende vil antakelig velge privatbil eller gods på vei med høyere klimagassutslipp, ressursbruk og arealbruk.	<ul style="list-style-type: none"> Risikovurderinger for å vurdere sårbarhet Tett samarbeid med infrastrukturforvalter for å sikre robust infrastruktur Opplæring og beredskapsrutiner
Omstillingsrisiko							
Utilstrekkelig lavutslippsteknologi for materiell	Vy er avhengige av at leverandører starter produksjon av elektriske langdistansebusser og terminalutstyr tilpasset våre behov for at Vy skal nå våre klimamål. Det mangler også et ladenettverk tilpasset tungtransport (ekspressbuss) i Norge.	Medium	Lav	Medium	Lav	Det er fortsatt ikke tilgjengelig elektriske langdistansebusser, elektrisk terminalutstyr eller batterilokomotiv tilpasset våre behov. Hvis ikke et ladenettverk for tungtransport tilpasset ekspressbuss ruller ut i Norge blir det vanskelig å få realisert planer om å fase ut alle fossile ekspressbusser.	<ul style="list-style-type: none"> Overvåke teknologimarkedet og samhandle med produsenter Samhandle med myndigheter og andre offentlige instanser for å sikre et velfungerende ladenettverk for tungtransport
Risiko for å ende opp med 'stranded assets'	Anskaffelse av feil teknologi f.eks. nye langdistansebusser, godstog og terminalutstyr medfører en risiko for at anskaffet teknologi ender som utdaterte løsninger og tapte investeringer.	Høy	Lav	Høy	Lav	Det er fortsatt ikke tilgjengelig elektriske langdistansebusser, elektrisk terminalutstyr eller batterilokomotiv tilpasset våre behov. Hvis ikke et ladenettverk for tungtransport tilpasset ekspressbuss ruller ut i Norge blir det vanskelig å få realisert planer om å fase ut alle fossile ekspressbusser.	<ul style="list-style-type: none"> Gode risiko- og investeringsvurderinger ved anskaffelse av ny teknologi Pilotering av ny teknologi internt før løsningene skaleres opp Samarbeid med produsenter/leverandører for å pilotere ny teknologi

Viktigste områder for naturrisiko	Påvirkning / avhengighet	Særlig relevant forretningsområde	Mulige implikasjoner og tiltak
Arealbruk	Vys drift og operasjoner har påvirkning på naturmangfold og økosystemer gjennom både direkte og indirekte arealbruk på land. Vy kjører gjennom en rekke naturreservater der viltpåkjørslar, lyd-, vibrasjon- og lysforurensing har negativ påvirkning på biomangfold.	Vy Tog, CargoNet, Vy Buss	All Vys virksomhet har påvirkning på arealer. Vy ønsker eksempelvis mer dobbeltspor og bedre tilrettelegging for effektiv kollektivtransport. Dette krever arealer, men vil også redusere arealbehov til bilbasert transport. Vys drift har direkte eller indirekte påvirkning gjennom utbygging og drift av eiendom endrer arealbruk på land. Tiltak for dette krever tett samordning med underleverandører i sektoren som eksempelvis Bane NOR.
Naturbasert tilpasning	Alle Vys FO'er har en tydelig avhengighet av stabile grunnforhold på og rundt kritisk infrastruktur. Vegetasjon er en kritisk faktor. Samtidig bidrar økosystem som våtmarker og myrer forsinkende avrenning og forbygger flom.	Vy Tog, CargoNet	Naturbaserte løsninger spiller en vesentlig rolle i forebygging for flom og ras og i klimatilpasning. I scenario med høy forringelse av natur reduseres naturens evne til å håndtere ekstremvær, noe som gir en ytterligere forsterkende effekt på konsekvenser av klimaendringene. Tosidig for Vy: Vy Tog er prisgitt en stabil skinnegang og har behov for vegetasjon, men gjengroing kan være et sikkerhetsproblem med sikt til signallegg eller trepåfall på kjørelinje. Enkelte steder hogges vegetasjon og trær ned 10-20 meter fra sporene for å forhindre viltpåkjørslar. Dette øker arealbruken og øker risiko for utvasking og avrenning fra masser.
Forurensning av vann	Vy har potensiell påvirkning på drikkevannskilder eller sårbare økosystemer gjennom utslipp, avrenning og avfallsvann fra verksteder, vaskehaller eller lignende – samt gjennom overvannshåndtering på og rundt infrastruktur.	Vy Tog, CargoNet, Vy Buss	Utslipp fra verksteder og/eller vaskehaller til drikkevannskilder eller sårbare økosystemer kan medføre bøter og/eller tap av omdømme. Vy må gjøre vurderinger av hvor ofte det er behov for vask av tog og/eller busser, samt hvilke kjemikalier som benyttes i vaskingen. Overvannshåndtering, inkludert rensing/filtrering på og rundt eiendommer og infrastruktur utgjør en klar påvirkningsfaktor, både i normalt og ekstremt vær. Bussdepoter for parkering er ofte asfaltert (disse fjerner natur og fører til at avrenning blir konsentrert – får oppsamling av vann som går raskere ut vassdrag – har enkelte depoter hvor dette er hensyntatt)
Verdikjeder	Vy kan ha negativ påvirkning på naturmangfold og økosystemer i både oppstrøms og nedstrøms verdikjede.	Vy Tog, CargoNet, Vy Buss	Vurderingene av naturrisiko har synliggjort mulig risiko for påvirkninger i oppstrøms og nedstrøms verdikjede. Et eksempel som belyser dilemmaer knyttet til dette er frakt og håndtering av malm i CargoNet, og avveiningen av hvordan konsekvenser og påvirkning skal og bør tilskrives våre aktiviteter. Vygruppen vil bruke tid på å gjøre nødvendige avgrensinger av prioriterte lokasjoner for innsatsfaktorer i verdikjeden, for å sette tydelige parameter for vurderinger, tiltak og videre rapportering.

Kort sikt: 1-5 år | Mellomlang sikt 5-15 år | Lang sikt: 15-30 år

Viktigste muligheter	Beskrivelse	Konsekvens	Horisont	Tiltak
Elektrifisering av materiell reduserer driftskostnader og utslipp	Nye elektriske busser, lokomotiver og terminalutstyr kan gi lavere driftskostnader og dermed en mer gunstig markedsposisjon og styrket konkurransekraft.	Ny teknologi kan gi mer effektiv drift og være en kritisk konkurransefaktor.	Kort til lang sikt	Gjennomføre eksisterende planer for elektrifisering av materiell
Fokus på klimaløsninger i finansiering, rammevilkår og reguleringer	Strengere utslippsreguleringer, økende CO ₂ -avgift, økt vektning av miljøvennlig transport i rammevilkår og begrensning i arealbruk og andre klima- og naturreguleringer vil styrke konkurransekraften til kollektivsektoren og alle Vys forretningsområder.	Økt vektlegging av miljøvennlig transport kan både gi økt etterspørsel etter kollektivtransport, økte markedsandeler for buss og tog i transportsystemet, og økt etterspørsel etter godstransport på skinner.	Kort til lang sikt	<ul style="list-style-type: none"> Tilpasse produksjonen etter økt etterspørsel Proaktiv deltaker i samfunnsdebatten for å fremme kollektivtrafikk
Sirkulære løsninger	Vy står overfor muligheter til å videreutvikle reparasjon- og gjenbrukstjenester internt. Dette vil kunne redusere kostnader, bedre omdømme og redusere vår avfallsmengde og bruk av naturressurser.	Vy og våre leverandører har et stort forbruk av og behov for komponenter til drift og vedlikehold av materiell. Ved å fokusere på sirkulære løsninger, kan konsernet oppleve lavere kostnader og økt kontroll på nødvendige komponenter.	Kort til lang sikt	<ul style="list-style-type: none"> Utvikle sirkulære løsninger i samarbeid med våre leverandører Fokus på sirkularitet i anskaffelser

Kort sikt: 1-5 år | Mellomlang sikt 5-15 år | Lang sikt: 15-30 år

3. Vys arbeid med klima- og naturrelaterte risikoer og muligheter

3.1. Virksomhets- og risikostyring

Ledelse og styret i Vy har ansvar for å følge opp konsernets arbeid med og vurderinger av klima- og naturrisiko. Direktørene for de ulike forretningsområdene har det overordnede ansvaret for konsolidering av klima- og naturrisiko og muligheter, samt å inkludere disse i eksisterende strategi og virksomhetsplaner. For en nærmere beskrivelse av risikostyring, ledelse og styrets involvering se «Risiko» på side 43, «Styring og ledelse» side 110 og GRI tabell avsnitt 2-9, 2-14 og 2-17

Under arbeidet med klima- og naturrisiko har det vært bred involvering fra ulike funksjoner og nivåer internt i Vy gjennom workshops, intervjuer og spørreundersøkelser. Ledergruppene for de ulike forretningsområdene og konsernledelsen har gjennomgått innspill, gitt anbefalinger og forankret prosessen og analysen er behandlet i styret. Resultatet fra arbeidet med klima- og natur tas inn i Vys vanlige arbeidsprosesser knyttet til bærekraft, og funn inkluderes i handlingsplaner, risikostyring og strategiprosesser. I fremtiden vil vi oppdatere analysene gjennom Vy sitt eksisterende risikorammeverk og styringssystem.

3.2. Påvirkning og strategiske implikasjoner

Vys kjernevirksomhet anses i hovedsak å være en viktig del av løsningen på klimautfordringen. Klimarisikoanalysen reflekterer dette perspektivet, og viser at Vy i mindre grad utfordres av de store linjene i det grønne skiftet, og de typiske driverne av omstillingsrisiko for mange virksomheter.

I begge scenarier er det de fysiske klimarisikofaktorene som dominerer risikobildet for Vy, og de er tett koblet opp mot avhengighet av fungerende infrastruktur tjenester. Vy vil bli negativt påvirket av endringer i klimaet som fører til mer skader og nedetid for infrastruktur. Vy som en av flere togoperatører i Norge er derfor helt avhengig av at Bane NOR gjør gode risikoanalyser og gjennomfører forebyggende tiltak. Selv om de vesentlige fysiske risikoene for Vygruppen er mest bekymringsfulle på lang sikt, viser klima- og naturrisikoanalyse at klimaendringer samtidig utgjør reell risiko på kort sikt, også i et lavutslippsscenario.

Vys virksomhet er allerede i dag en viktig del av løsningen på klimautfordringen og et grønt skifte gir økt fokus på kollektivreiser og dermed flere nye muligheter for innføring av ny teknologi, innovasjon, ressursbruk og sirkulære løsninger.

3.3. Indikatorer, mål og resultater

Vy har mange KPIer og mål for å sikre gjennomføring og måle våre resultater knyttet til vårt arbeid med bærekraft. Se egen del i årsrapporten for ESG-indikatorer som brukes av Vy, «Oppsummerende resultattabell» side 37, samt klimaregnskapet vårt. Vy skal i løpet av 2024 sette vitenskapsbaserte mål.

3.4. Videre arbeid

Basert på funn som er gjort i analysene, skal Vy jobbe videre med klima- og naturrelatert arbeid gjennom finansielle analyser for relevante risikoer og konkretisere tiltak og handlingsplaner for å redusere negativ innvirkning fra risikoer. Vi vil følge videre utvikling av TNFD-rammeverket og forbedre presisjon på analyse av naturpåvirkning og avhengighet. Vi kommer også til å jobbe for å gripe identifiserte muligheter og integrere arbeidet i Vys strategiske virksomhetsstyring.

EU-taksonomi

EU-taksonomien er et klassifiseringssystem for økonomiske aktiviteter innført av EU gjennom EU-forordning 2020/852 med tilhørende delegerte rettsakter. Målet med taksonomien er å styre kapital mot bærekraftige prosjekter og investeringer.

Om rammeverket

EU taksonomien inkluderer en beskrivelse av alle økonomiske aktiviteter som er omfattet av rammeverket («eligible»). Sektorene som i dag er omfattet er sektorer hvor kommisjonen mener det er størst potensial for å redusere utslipp. For alle økonomiske aktiviteter som er omfattet av taksonomien skal det deretter vurderes hvorvidt disse aktivitetene er miljømessig bærekraftige («aligned») eller ikke. For å være miljømessig bærekraftig må aktiviteten oppfylle følgende kriterier:

1. Bidra vesentlig til minst ett av de seks klima- og miljømålene
2. Ikke gjøre vesentlig skade på noen av de andre klimamålene (DNSH)
3. Oppfylle minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold

For hver økonomisk aktivitet beskrevet i taksonomien er det utarbeidet et sett med tekniske kriterier for å vurdere hvorvidt kravene til vesentlig bidrag og ikke vesentlig skade er oppfylt. Taksonomien krever videre at det rapporteres på følgende KPI-er; driftsinntekter, investeringer og driftskostnader.

Akrivitets-nr.	Aktivitetsnavn EU-taksonomi	NACE kode	Beskrivelse av aktiviteten i Vy
6.1	Passenger interurban rail transport	H49.10	Persontransportvirksomhet med tog. I rapporteringen for 2023 inkluderer denne aktiviteten også avvikskjøring med buss for tog.
6.2	Freight rail transport	H49.20	Godstransport med tog og drift av godsterminaler. Drift av godsterminaler er i all hovedsak knyttet til drift av egen godstransport på bane og er i årets rapportering ikke skilt ut som en egen aktivitet.
6.3	Urban and suburban transport, road passenger transport	H49.3	Persontransportvirksomhet med buss

Figur 2: Aktiviteter omfattet av taksonomien

Rapportering for 2023

For 2023 rapporterer Vy-konsernet på hvilke aktiviteter som er omfattet av taksonomien («eligible»), herunder rapportering av omsetning, investeringer og driftskostnader fordelt på omfattede og ikke omfattede aktiviteter. Denne rapporteringen er frivillig da Vy-konsernet ikke har rapporteringsplikt før i 2026 for regnskapsåret 2025¹. Dette er gjort som en forberedelse til rapporteringskravene som kommer og basert på forventning fra eier og andre interessenter.

Kartlegging av økonomiske aktiviteter i konsernet

I 2023 er det jobbet med å kartlegge hvilke aktiviteter i Vy-konsernet som er omfattet av taksonomien. I den forbindelse er det primært identifisert tre aktiviteter som er omfattet, og som til sammen utgjør store deler av konsernets samlede virksomhet. For hvilke aktiviteter som er omfattet se tabell nedenfor.

EU- taksonomien klima- og miljømål	
1.	Redusere og forebygge klimagassutslipp
2.	Klimatilpasning
3.	Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og marine ressurser
4.	Omstilling til en sirkulærøkonomi, avfallsforebygging og gjenvinning
5.	Forebygging og kontroll av forurensning
6.	Verne om og restaurere naturmangfold og økosystemer

¹Tidspunkt for pliktig taksonomi- rapportering for Vy-konsernet følger tidspunktet for implementering av EUs direktiv for bærekraftsrapportering «Corporate Sustainability Reporting Directive» (CSRD).

Ved kartleggingen av hvilke aktiviteter som er omfattet er det tatt utgangspunkt i taksonomiens definisjoner av aktivitetene med tilhørende NACE-koder. Aktiviteter som er vurdert til å ikke være omfattet er blant annet reparasjon og vedlikehold av store kjøretøy gjennom Team Verksted kjeden (NACE G45.20 og G45.3) og salg av renholdstjenester til eksterne togoperatører (NACE N81.29).

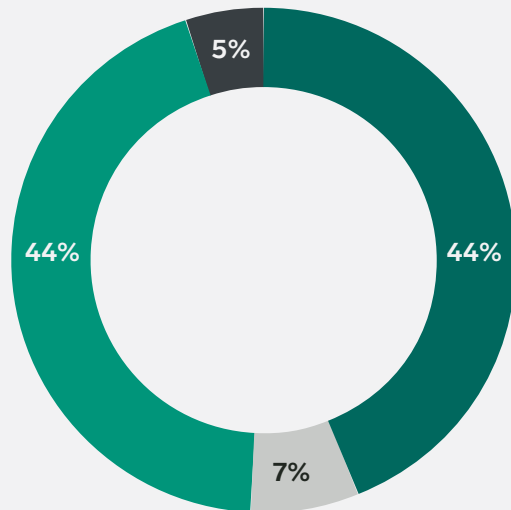
Taksonomiindikatorer

I henhold til taksonomiforordningens artikkel 8 skal det rapporteres på tre KPI-er. Dette er driftsinntekter, investeringer (CaPex) og driftskostnader (OpEx). For 2023 rapporterer Vy kun på hvor stor andel som er omfattet.

Oppsummering av hvor stor andel som er omfattet fordelt på de omfattede aktivitetene er vist i figuren nedenfor. Denne viser at en stor andel av Vy-konsernets driftsinntekter (95 %), investeringer (99 %) og driftskostnader (98 %) er omfattet.

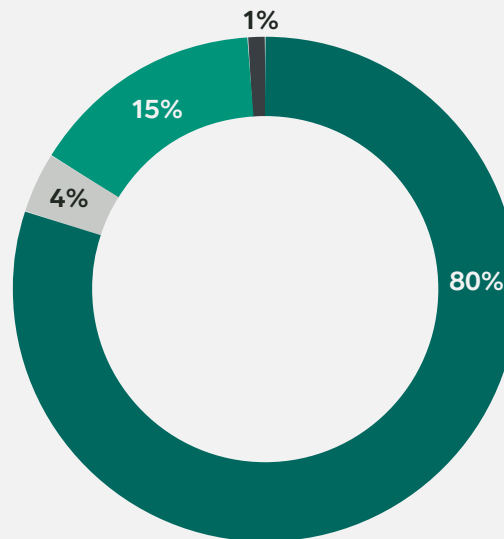
Driftsinntekter

- 6.1 Persontransport med tog (A)
- 6.2 Godstransport på bane (A)
- 6.3 Persontransport med buss (A)
- Aktiviteter ikke omfattet (B)



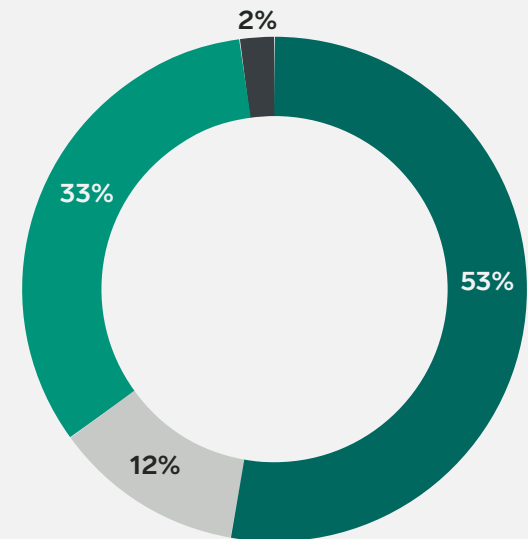
Investeringer

- 6.1 Persontransport med tog (A)
- 6.2 Godstransport på bane (A)
- 6.3 Persontransport med buss (A)
- Aktiviteter ikke omfattet (B)



Driftskostnader

- 6.1 Persontransport med tog (A)
- 6.2 Godstransport på bane (A)
- 6.3 Persontransport med buss (A)
- Aktiviteter ikke omfattet (B)



Driftsinntekter

Totale driftsinntekter i taksonomirapporteringen kan avstemmes mot driftsinntekter i Vy-konsernets resultatregnskap for 2023. Disse inntektene er igjen splittet på aktiviteter som er omfattet av taksonomien. Driftsinntekter per aktivitet er i stor grad sammenfallende med inntekter for aktiviteten i Vy-konsernets segmentrapport.

Investeringer (CapEx)

Investeringer som omfattes av taksonomien er investeringer etter følgende IFRS-standarder; IAS 16 Varige driftsmidler, IAS 38 Immaterielle eiendeler, IFRS 16 Leieforpliktelse

Totale investeringer kan avstemmes mot tilganger i note 7 Varige driftsmidler og Note 9 Immaterielle eiendeler. Tilgangene består i all hovedsak av investeringer i nye kjøretøy, herunder tilganger i forbindelse med oppstart av ny trafikkavtale for Ø1 og Ø2 og anbud i buss.

Driftskostnader

Driftskostnader i taksonomien er definert som ikke aktiverte kostnader knyttet til forskning og utviklingsaktiviteter, renovasjon av bygninger, kortidsleie, vedlikehold og reparasjon og andre direkte utgifter knyttet til den daglige driften av varige driftsmidler som er nødvendig for å sikre at driftsmidlene skal fungere effektivt. Disse driftskostnadene utgjør en andel av kostnadene rapportert i linjen «andre kostnader» og linjen «lønn og andre personalkostnader» i Vy-konsernets resultatregnskap.

En stor andel av Vys driftskostnader er knyttet til vedlikehold og reparasjon av konsernets kjøretøy. Andre kostnader inkludert i driftskostnader er kostnader til dekk, renhold av kjøretøy og forskning og utviklingsaktiviteter. I rapporteringen er både kostnader i forbindelse med kortidsleie, og leie av eiendeler med lav verdi inkludert (se note 6).

Oppsummering og videre arbeid

Årets taksonomirapportering viser at store deler av konsernets aktiviteter er omfattet av taksonomien. Vi vil i 2024 jobbe videre med aktivitetene som er omfattet av taksonomien for å se hvor stor andel av disse som tilfredsstiller kravene til å være miljømessig bærekraftig. Vi har kommet i gang med dette arbeidet, og har som mål å rapportere på dette for regnskapsåret 2024 i 2025.

Årets rapportering av aktiviteter som er omfattet av taksonomien er basert på tolkning av taksonomiforordningen med tilhørende delegerte rettsakter som foreligger ved utgangen av 2023. Vi følger med på den videre utviklingen av dette, og vil gjøre endringer i rapporteringen når dette er nødvendig. Dette kan også få innvirkning på indikatorer rapportert for 2023.

Likestillingsredegjørelse for Vy

1. Innledning

Vy jobber aktivt for å sikre mangfold, likestilling og hindre diskriminering på arbeidsplassen. Våre 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."

Arbeidet vårt skjer innenfor rammen av partssamarbeid og er innlemmet i interne prosesser. Konsernledelse, ledergrupper og arbeidsmiljøutvalg tar en aktiv rolle når det gjelder å drøfte status og jobbe med tiltak. Arbeidet er videre forankret i en overordnet risikovurdering. Denne risikovurderingen danner grunnlaget for ytterligere vurderinger i forretningsområdene. Den overordnede risikovurderingen har vurdert temaer som faller inn under følgende områder:

- Rekruttering,
- Lønn- og arbeidsvilkår,
- Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring
- Tilrettelegging, balanse arbeid og privatliv.

2. Redegjørelse

Tilstand for kjønnslikestilling

Under fremstilles tallmessig dokumentasjon for likestillingssituasjonen i Vy pr. årsslutt 2023, fordelt på hoveddelen av de ulike juridiske selskapene som inngår i konsernet og som er underlagt aktivitets- og redegjøringsplikten for likestilling og ikke-diskriminering.

- Vygruppen AS inkluderer størstedelen av persontogvirksomheten, samt konsernfunksjoner og Kundeopplevelser og Innovasjon.
- Vy tog AS inkluderer ansatte som arbeider med togstrekningene vunnet gjennom konkurransepakke 3.
- Vy Gjøvikbanen AS inkluderer ansatte som arbeider på Vy Gjøvikbanen
- Vy Buss AS inkluderer alle ansatte i den norske bussvirksomheten.
- CargoNet inkluderer ansatte knyttet til godsvirksomhet.
- Agilia inkluderer ansatte knyttet til renhold av tog.

Vi har delt inn stillingskategorier etter naturlige inndelinger i de ulike selskapene. Ytelseskategoriene er inndelt etter faste og variable ytelser, der sistnevnte inkluderer turnustillegg og overtidsgodtgjørelser. Alle tall er for regnskapsåret 2023.



Vygruppen	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Total	1 280	559				
Toppledelsen	4	5	113 %	110 %		
Nivå 3	13	19	92 %	93 %		
Nivå 4	50	68	87 %	86 %	77 %	
Nivå 5	137	82	90 %	92 %	136 %	131 %
Lokomotivfører	634	68	95 %	99 %	93 %	71 %
Lokomotivfører under utdanning	20	2	101 %	98 %	138 %	0 %
Overkonduktør	422	315	95 %	99 %	95 %	71 %

CargoNet AS	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Nivå 3 og 4	27	4	104 %	102 %	402 %	6 %
Nivå 5	64	11	76 %	80 %	42 %	67 %
Lokomotivleder	7	1	90 %	102 %	33 %	75 %
Terminalarbeider	207	7	100 %	111 %	69 %	76 %
Lokomotivfører	159	7	92 %	99 %	65 %	113 %

Vy Tog AS	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Total	251	113				
Nivå 3	0	1				
Nivå 4	6	6	81 %	92 %		
Nivå 5	37	37	73 %	89 %	46 %	23 %
Lokomotivleder	19	0				
Lokomotivfører	109	10	94 %	96 %	93 %	90 %
Overkonduktør	80	59	91 %	96 %	87 %	74 %

Vy Buss AS	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Total	4827	540				
Nivå 3	7	3	100 %	100 %		
Nivå 4	37	17	98 %	98 %	68 %	
Nivå 5	208	56	95 %	99 %	57 %	40 %
Mekaniker	48	0				
Renholder	50	66	86 %	95 %	67 %	32 %
Sjåfør	4477	398	95 %	97 %	95 %	66 %

Gjøvikbanen AS	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Total	76	23				
Nivå 3	0	1				
Nivå 4	5	1	91 %	92 %	118 %	
Lokomotivfører	43	4	95 %	100 %	99 %	58 %
Overkonduktør	28	17	92 %	96 %	92 %	67 %

Agilia AS	Kjønnfordeling for ulike stillingsnivåer/grupper		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Avtalt lønn/fastlønn	Tilleg (turnus etc.)	Overtids-godtgjørelse
Total	168	78				
Nivå 1 (ledergruppe)	4	1	95 %	95 %	0	3 %
Nivå 2 (medarbeidere i stab og driftsledere)	12	4	102 %	99 %	0	3 189 %
Nivå 3 Renholdere	152	73	89 %	104 %	88 %	80 %

Det gjennomføres jevnlig risikovurderinger med tillitsvalgte i forretningsområdene. For togvirksomhetene mener vi at lønnsforskjellene ikke skyldes diskriminering og/eller manglende likestilling. Forskjellen forklares ved redusert arbeidstid, siden lokførere har lik grunnlønn.

I Vy buss er det først og fremst mengden variable tillegg (arbeidstid) og overtid (vilje og mulighet til å takke ja) som skaper forskjellene blant ansatte som omfattes av arbeidstidsbestemmelsene. Kvinnelige sjåfører har jevnt over lavere ansiennitet og har derfor noe lavere gjennomsnittlig grunnlønn enn menn, men den reelle forskjellen kommer innen variable tillegg og overtid. Kvinnelige renholdere er tydelig lavere avlønnet enn mannlige. De omfattes av en minstelønnsdel av Bussbransjeavtalen som gir individuell lønnsdannelse. Sammensettingen av arbeidsstyrken i Vy speiler på mange måter befolkningen i Norge for øvrig, og innvandrerandelen (slik denne defineres av Statistisk Sentralbyrå) har økt jevnt de siste ti årene, fra drøyt 15 prosent i 2010 til om lag 32 prosent i 2021.

I Vy buss er det ikke kjønn som ligger til grunn for eventuelle forskjeller i lønn. Når det gjelder renholdere er det en byavdeling som har kombinerte roller hvor renholdere også er sjåfører. Disse lønnes høyere enn renholdere på andre lokasjoner.

I Agilia AS er stillingskategorier delt inn etter naturlige inndelinger. Ytelseskategoriene er inndelt etter faste og variable ytelser, der sistnevnte inkluderer turnustillegg og overtidsgodtgjørelser. Lønnsforskjellene blir fremlagt for tillitsvalgte og AMU. Lønnsforskjellene vurderes ikke å skyldes diskriminering og/eller manglende likestilling. Den lille forskjellen som er, forklares ved redusert arbeidstid, siden alle ansatte på nivå 3 har tarifflønn. I Agilia AS er det først og fremst mengden variable tillegg (arbeidstid) og overtid (vilje og mulighet til å takke ja) som skaper forskjellene mellom kvinner og menn. Tilrettelegging foregår ved at leder i størst mulig grad tilpasser oppgaver og turnus etter individuelle behov. Turnus skal alltid drøftes med og godkjennes av KPF. For ledelse/stab er mulighetene for både fleksibel arbeidstid, hjemmekontor og andre individuelle tilpasninger helt andre. Her har vi som policy å tilrettelegge mest mulig individuelt, gitt at vedkommende ivaretar sitt ansvar og oppgaver. Til tross for noe begrensede tilpasningsmuligheter, mener vi at risikoen for diskriminering i forhold til dette punktet er lav, og har derfor ingen nye tiltak.

Ufrivillig deltid

Vy har heltidsstillinger som hovedprinsipp. Vi har høsten 2021

kartlagt omfanget av ufrivillig deltid i konsernet, i samarbeid med våre personalorganisasjoner. I Vys togvirksomhet er vi ikke kjent med at det eksisterer ufrivillige deltidsstillinger. Partene er i fellesskap enige om at kartleggingen av eventuell ufrivillig deltid er tilstrekkelig gjennomført etter diskusjon i ordinære informasjons- og samhandlingsmøter.

Deltidsparadokset – Forskningsprosjekt

"Hvem skal kjøre bussen?" heter rapporten Vy buss har fått utarbeidet av Arbeidsforskningsinstituttet med midler fra IA Bransjeprogrammet. Deltid er utbredt innen busstransport, noe som særlig ser ut til å påvirke sjåfører og busselskaper i distriktene. Omtrent en tredjedel av bussjåførene i distrikter utenom byer og tettsteder jobber deltid. Eldre sjåfører dominerer blant dem som jobber deltid, og gjennomsnittsalderen øker raskt. Trenden vekker bekymring blant busselskapene, fordi de opplever mangel på unge sjåfører. Vy buss har i samarbeid med IA Bransjeprogrammet gjennomført et forskningsprosjekt som har fokusert på ufrivillig deltid og tiltak. Rapporten bygger på intervjuer og spørreundersøkelse blant ansatte i Vy buss og Tide. Den tar for seg hvilke konsekvenser et stadig økende antall deltidsstillinger får for bransjen. Dette gjelder særlig i distriktene.

En av konsekvensene er problemer med å rekruttere nok sjåfører til å kjøre bussene. Deltidsproblematikken fremstår både som en bransje- og samfunnsutfordring, som trolig ikke kan løses uten økt offentlig innsats. Dette er et veldig viktig tema å rette søkelyset mot, både for våre ansatte, oss som arbeidsgiver og bransjen generelt. Vi ønsker å adressere dette til politikere og oppdragsgivere og håper med denne rapporten å kunne utgjøre en forskjell i fremtidens tilbud.

Rapporten konkluderer med at de som arbeider deltid er fornøyde. Eldre sjåfører dominerer blant dem som jobber deltid, og gjennomsnittsalderen øker raskt. Trenden vekker bekymring blant busselskapene, fordi de opplever mangel på unge sjåfører. Selskapene sier at det er spesielt vanskelig å rekruttere til deltidsstillinger, og nasjonale tall indikerer det samme.

Sjåførene som jobber deltid er i hovedsak fornøyde med sin stillingsprosent. Dette skyldes sannsynligvis at de fleste deltidsansatte i dag har pensjon eller trygd ved siden av arbeidsinntekten, mens sjåfører som ufrivillig har vært i deltidsstilling enten har sluttet eller oppnådd akseptabel stillingsprosent. Men samtidig som at enkelte sjåfører har oppnådd høyere stillingsprosent, er en rekke deltidsstillinger ubesatte fordi de ikke er attraktive nok. Et paradoks i rapporten

er derfor at: selv om deltid ikke nødvendigvis oppleves som et problem for den enkelte, er deltidsstillinger et problem for bransjen gjennom at de ikke får ansatt nok sjåfører, og for samfunnet gjennom at busstilbudet blir dårligere.

Agilia AS har heltidsstillinger som hovedprinsipp. I renhold utgjør personalkostnader 80% av omsetningen. Dette medfører et økt press på effektivisering og god ressursutnyttelse, noe som over tid har påvirket andelen deltidsstillinger. Etter Agilias effektiviseringsprosess i 2023 er den nå på 47%. Det er enighet mellom partene om at denne er for høy og at flere av de ansatte ønsker å øke sin stillingsprosent. Det er imidlertid ikke kartlagt i detalj. Vi ser for oss å gjennomføre en slik kartlegging i 2024.

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 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 søkere en positiv opplevelse av vår virksomhet*

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.*

Vygruppen skal være en attraktiv arbeidsgiver. Vi vil tiltrekke, utvikle og beholde medarbeidere uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. Mer informasjon kommer frem i Vys likestillingsredegjørelse som for 2023 viser at det er en tilfredsstillende fordeling mellom kjønnene når det gjelder foreldrepermisjon, deltid og midlertidighet.

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 17 prosent.

Arbeidet med å forebygge diskriminering er en integrert del både av partssamarbeidet, vernearbeidet og forbedringsarbeidet generelt. Likestilling og mangfold er også eget tema i mandatet for konsernstyrets kompensasjonsutvalg hvor det legges vekt på tiltak for å sikre større mangfold i ledelsen, bedre rammebetingelser for talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av status for likestilling i Vy.

Ved rekruttering kan det være en risiko med mangelfull 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.

Tiltak i 2023 og veien videre

Tabellen til høyre viser eksempler på tiltak gjennomført i 2023 som inkluderer både konserninitiativer som omfatter hele organisasjonen og aktiviteter i de ulike forretningsområdene. Kartlegginger og risikovurderinger som er gjennomført i samarbeid med vernetjenesten og tillitsvalgte ligger til grunn for prioriteringene.

Det er i tillegg en rekke etablerte prosesser, blant annet knyttet til turnusprosesser, og det er gjennomført mange andre, lokale og avgrensede tiltak basert på behovene ute i organisasjonen.

Vi kan allerede se at lederevalueringen og etterfølgerplanleggingen har gitt bedret kjønnsbalanse blant ledere i Vy, med en økning fra 26 prosent kvinneandel i 2020 til 44 prosent i 2023.

For å sikre et mer systematisk og enda bedre koordinert arbeid med inkludering og mangfold er det rekruttert Fagdirektør for Inkludering og mangfold, som starter i 2024. Kartlegging av tiltaksområder, strategisk planlegging av arbeidet og videre utvikling av mangfoldsledelse vil være denne stillingens hovedansvar den første tiden.

Tema	Tiltak	Resultat
Rekruttering	Kompetanseheving i gjennomføring av rekrutteringsprosesser i henhold til våre etablerte, ikke-diskriminerende rutiner og ekstern sertifisering av støttefunksjoner som bistår lederne i rekruttering	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringsprosesser med interne ressurser
Rekruttering	Anskaffelsesprosess for rekrutteringsleverandører som inkluderer krav for å sikre oppfyllelse av våre prinsipper om likestilling og likeverd	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i prosesser med eksterne partnere
Rekruttering	Nasjonal rekrutteringskampanje i Vy buss, blant annet med ung, kvinnelig bussjåførlærling som frontfigur	Flere kvinner og bedre kjønnsbalanse i bussjåførstyrket og fokus på andre mangfoldselementer som utdanning, kulturbakgrunn og alder.
Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring	Kompetanseheving for ledere og støttefunksjoner innen systematisk arbeid med inkludering og mangfold, med erfaringsutveksling med ISS og IKEA	Bevissthet om mangfoldet hos oss og aktiv kommunikasjon knyttet til Kvinnedagen, Pride, Verdensdagen for psykisk helse osv.
Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring	Prosjektet «Klart språk» i bussvirksomheten både for å øke norsk-kompetansen hos de med norsk som andrespråk, men også for å tilrettelegge for ansatte med dysleksi	Øke læringsutbyttet i opplæring og øke muligheten til mestring og motivasjon i arbeidet uavhengig av språkbakgrunn og lese- og skriveferdigheter
Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring	Etablering av kulturprosjekt for å øke mangfoldskompetanse knyttet til både kulturbakgrunn og seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk i en enhet i togvirksomheten	Bevissthet om mangfoldet hos oss og aktivt arbeid med inkluderende kultur og ikke-diskriminering. Erfaring fra prosjektet vil vurderes og brukes i videre i mangfolds-arbeidet
Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring	Lederevaluering og etterfølgerplanlegging som omfatter ledere på tre nivåer i hele konsernet	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring	Utarbeidelse av ledertrening hvor mangfoldsledelse og inkludering er ett av tre hovedtemaer	Ledertrening for alle ledere med personalansvar som skal gjennomføres i 2024
Lønns- og arbeidsvilkår/ Balanse arbeid og privatliv	Felles opplæring i utarbeidelse av turnus og turnusprosesser for ledere og tillitsvalgte i alle lokale avdelinger i Vy buss	Bedrede turnusprosesser som kan hensynta behov for balanse arbeid og privatliv
Lønns- og arbeidsvilkår	Gjennomgang av stillings- og lønsvurderinger ved hjelp av Korn Ferrys rammeverk av de fleste stillingsgrupper i konsernet med individuell lønnsdannelse	Sikre at lønnsfastsettelse og -justering gjøres på et ikke-diskriminerende grunnlag

Redegjørelse etter Åpenhetsloven for 2023

1. Om Vygruppens virksomhet

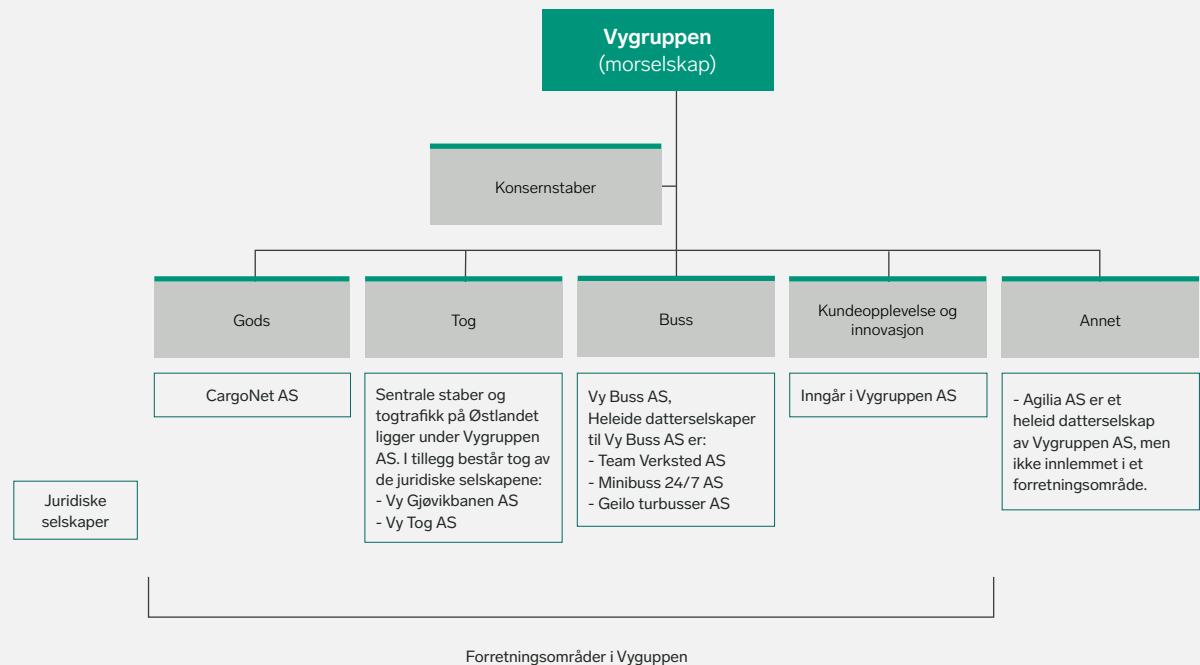
Redegjørelsen omhandler aktsomhetsvurderinger for ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold for morselskapet Vygruppen AS og datterselskapene Vy Tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, Vy Buss AS, CargoNet AS og Agilia AS. I redegjørelsen inngår også heleide datterselskaper av Vy Buss AS, herunder Team Verksted AS, Minibuss 24-7 AS og Geilo Turbusser AS. Både morselskapet og de nevnte selskapene hver for seg er pliktsubjekter etter Åpenhetsloven. Redegjørelsen tar for seg forhold i egen virksomhet og i våre leverandørkjeder.

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap med virksomhet innenfor tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Selskapet er statlig heleid aksjeselskap der statens mål er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. I redegjørelsen omtales kun den norske delen av virksomheten som er omfattet av Åpenhetsloven.

Konsernet er organisert i fire forretningsområder, i tillegg til konsernstabene. De fire forretningsområdene er gods, tog, buss og kundeopplevelse og innovasjon. I figuren under illustreres forholdet mellom morselskapet, forretningsområdene i Vy og de juridiske selskapene som omfattes av Åpenhetsloven.

2. Retningslinjer og rutiner

Arbeidet med en ansvarlig forretningspraksis er vedtatt og forankret på et høyt nivå i Vygruppen. Vi skal drive vår forretningspraksis på en ansvarlig måte og gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Som del av aktsomhetsvurderingene skal vi kartlegge faktisk og potensiell risiko for negativ påvirkning på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller 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. Disse prinsippene er nedfelt i vår policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter som omfatter alle konsernets forretningsområder og heleide datterselskaper, og er gjeldende for ansatte, vikarer og konsulenter som representerer disse. (Det vises til figur "Aktsomhetsvurderingsprosessen og støttetiltak" på side 38)



Figur 1: Figuren illustrer forholdet mellom morselskapet, forretningsområdene i Vy og de juridiske selskapene som omfattes av Åpenhetsloven i konsernet.



Dette videreføres til leverandører og underleverandører gjennom «Etske krav til leverandører» (Code of Conduct). Både policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter og etiske krav til leverandører ble revidert i 2022, og begge er vedtatt av Vygruppens konsernsjef. Ledergruppene i konsernets selskaper har blitt orientert om disse retningslinjene og om ansvaret de har for etterlevelse.

Vygruppens policy og etiske krav til leverandører er tilgjengelig på vår nettside, vy.no/vygruppen/baerekraft-og-samfunnsansvar.

Det er etablert etiske retningslinjer for Vygruppens ansatte. Disse omhandler etikk, menneskeverd, likestilling, korrupsjon, med videre. Etiske retningslinjer er en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser og tilgjengelig for alle ansatte på intranett. Videre regulerer også andre dokumenter, slik som «Ledelse, organisasjon og styring – konsernprinsipper» områder knyttet til arbeidsforhold og arbeidstakerrettigheter for ansatte i egen virksomhet.

Det rapporteres om status for arbeidet med bærekraft en gang i året i en egen sak til Vys eier Samferdselsdepartementet, og som egen sak i konsernstyret. Konsernledelsen oppdateres månedlig med status på utvalgte bærekraftsindikatorer.

Metode for å identifisere negative konsekvenser og vesentlig risiko

I egen virksomhet

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 egen virksomhet om å jobbe for et inkluderende, ikke-diskriminerende og mangfoldig arbeidsmiljø, der enkeltmennesket respekteres og verdsettes. Vy gjennomfører regelmessige risikoanalyser og hvor det særlig inngår forhold knyttet til ivaretagelse av et trygt og godt arbeidsmiljø. Dette 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.

Det gjennomføres årlig en medarbeiderundersøkelse i alle forretningsområder og selskaper i Vygruppen. Undersøkelsen baserer seg på en internasjonal anerkjent og forskningsbasert modell og består av 17 modellspørsmål som måler det generelle engasjementet og faktorene som påvirker engasjementet.

I leverandørkjeden

Det gjennomføres årlige overordnede risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i 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 Direktoratet for Forvaltning og Økonomistyring (DFØ) sin 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 Upphandlingsmyndighetens Riskanalystjäneste, MVOs CSR Risk Check tool, The US Department of Labours list of goods produced by child labor or forced labor, Responsible sourcing tool og ITUC sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land.

Vurdering av risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår knytter seg i all hovedsak til tjenestekontrakter. 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.

I tabellen på neste side beskrives metoden for risikovurdering, og konsekvenser ved ulikt risikonivå.

Varsling

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. Juridisk avdeling har ansvar for varslingstjenesten, mens kommunikasjonsavdelingen er kontaktpunkt for henvendelser om åpenhetsloven fra allmenheten.

3. Om organisering av arbeidet

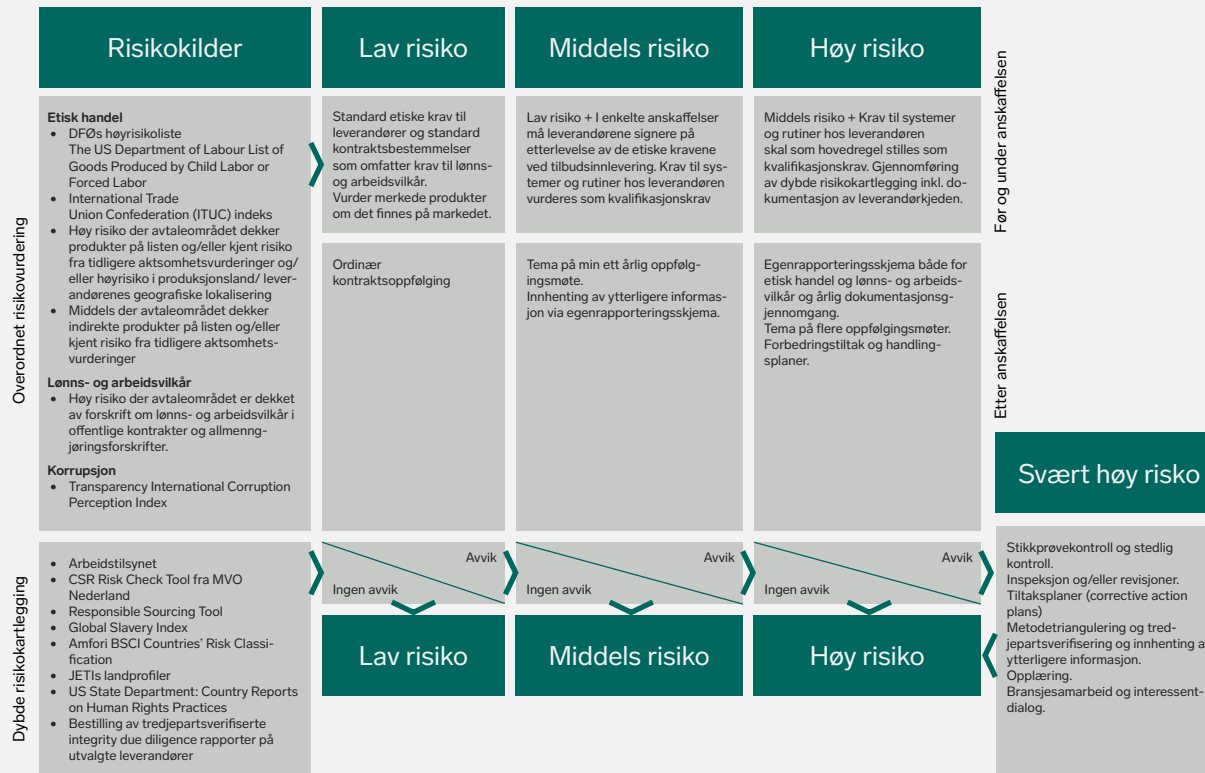
Leder av det enkelte forretningsområdet/ selskapet i Vygruppen er ansvarlig for etterlevelse av policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter, herunder aktsomhetsvurderinger, i sin forretning og underliggende virksomheter, og i leverandørkjeden.

Arbeidet med anstendige arbeidsforhold og ivaretagelse av arbeidstakerrettigheter for egne ansatte reguleres gjennom lov (Arbeidsmiljøloven) og forskrift, samt gjennom nasjonale overenskomster mellom arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden. I den daglige oppfølgingen er dette organisert gjennom ulike funksjoner i hvert forretningsområde og selskap, slik som HR-ressurser, HMS-ansvarlige, verneombud, med flere.

Konsernninnkjøp gjennomfører arbeidet med å sørge for anstendige arbeidsforhold og ivaretagelse av menneskerettigheter i leverandørkjeden. Konsernninnkjøp er organisert i konsernsenteret og fungerer som innkjøpsavdeling for konsernet. Avdelingen har spisskompetanse innen anskaffelser og aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter i leverandørkjeden. Ansvar for planlegging, inngåelse og oppfølging av kontrakter er fordelt gjennom styrende dokumenter «Roller og ansvar i anskaffelsesprosessen» og gjennom tjenesteavtaler med selskapene. Det gis en årlig fullmakt fra konsernledelsen til inngåelse av og oppfølging av kontrakter som dekker flere av forretningsområdene.

I tjenesteavtalen med forretningsområdene og Agilia er det spesifisert hvilket arbeid konsernninnkjøp har ansvar for å gjennomføre; blant annet å utføre risikoanalyser, gjennomføre tiltak i leverandørkjeden og rapportere på disse. Arbeidet gjennomføres ved hjelp av en dedikert ressurs, innkjøpsrådgiver bærekraft, som samarbeider tett med de øvrige innkjøpsmedarbeiderne om både anskaffelser og kontraktsoppfølging der hvor det er identifisert en risiko for negative konsekvenser. Innkjøpsrådgiver bærekraft har også et spesifikt ansvar for å ivareta og innarbeide bærekraft i systemer, rutiner og prosesser i innkjøpsavdelingen.

Kontraktsoppfølging av avtalene 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. Innkjøpsrådgiver bærekraft utfører



Figur 2: Vygruppens metode for risikovurderinger, krav til og oppfølging av leverandører

oppfølgingen av leverandører på aktsomhetsvurderinger for de ulike forretningsområdene.

Heleide datterselskaper av Vy buss benytter ikke ressurser fra konsernninnkjøp eller konsern HR for utførelse av aktsomhetsvurderinger av egen drift og leverandørkjede. Dette ivaretas av egne ressurser i selskapene. Agilia gjennomfører også aktsomhetsvurdering selv mot noen av sine leverandører, slik som underleverandører av renholdstjenester.

4. Vygruppen AS

Vygruppen AS inkluderer sentrale staber i tog og togvirksomheten på Østlandet, konsernstaber og forretningsområdet kundeopplevelser og innovasjon.

De ansatte i konsernstabene og Kundeopplevelse og innovasjon utfører sitt arbeid på kontorarbeidsplasser. Det er dermed ikke identifisert noen betydelige risikoer eller negative konsekvenser for arbeidstaker- og menneskerettigheter for egne ansatte. Det omtales derfor ikke i det videre, og det vil under «Konsernavtaler» redegjøres for de negative konsekvensene og risikoene som finnes i de avtalene konsernninnkjøp inngår på vegne av flere av selskapene i konsernet. Risikoen i leverandørkjeden for forretningsområdet Kundeopplevelse og innovasjon knytter seg til konsernavtalene.

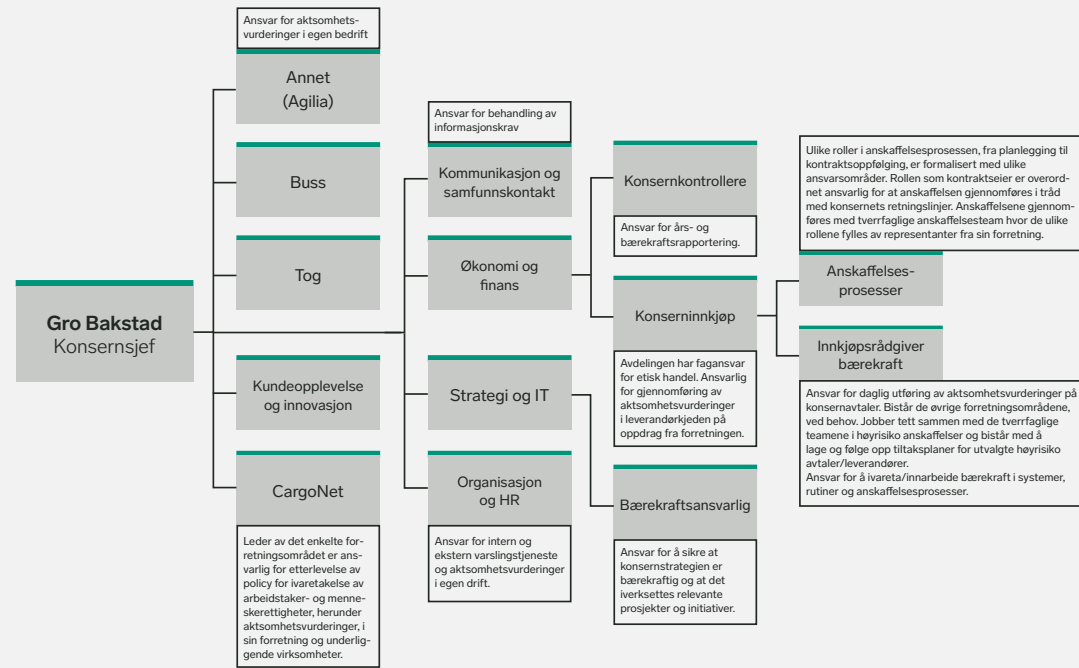
Retningslinjer og rutiner for arbeidet med Åpenhetsloven, samt organisering av arbeidet for tog, konsernstaber og Kundeopplevelse og Innovasjon er beskrevet i kapittel 2 og 3.

4.1 Togvirksomheten i Vy

Vys togvirksomhet i Norge kjører lokaltog, intercitytog og regiontog på til sammen femten togstrekninger. Togvirksomheten i Vy inngår i Vygruppen AS, og består i tillegg av selskapene Vy tog AS, som inkluderer togvirksomheten på Vestlandet, og Vy Gjøvikbanen AS, som drifter togvirksomheten på Gjøvikbanen.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

Togvirksomheten i Vy jobber aktivt for å sikre mangfold, likestilling og hindre diskriminering på arbeidsplassen. Det er gjennomført en overordnet risikovurdering som har vurdert temaer som faller inn under områdene: rekruttering; lønn- og arbeidsvilkår; fremmelse, utviklingsmuligheter og opplæring; og tilrettelegging, balanse arbeid og privatliv.



Figur 3: Slik er arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold organisert i Vy.

Gjennom risikovurderingene er følgende risikoer identifisert:

- Turnus/skiftordning kan stå i motsetning til likestilling og inkluderende rekruttering
- Kultur og holdninger (fordommer) kan påvirke rekrutteringsprosesser på en uheldig måte
- Det kan forekomme diskriminerende holdninger blant ansatte til kjønn, alder, funksjonsevne, seksuell orientering, og religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn
- Mulig manglende oppfølging av diskriminering og trakassering

Det er ikke rapportert om særlige utfordringer til de ovennevnte risikoene, men disse er identifisert som mulige risikoer. Vi er derfor særlig oppmerksomme på disse områdene, og har satt inn relevante tiltak.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er gjennomføres flere opplæringstiltak i tog. Operativt

personell gjennomgår trening og opplæring basert på krav som tillegges tjenesten de utfører. Lokomotivførere er gjenstand for egen nasjonal utdanning. Konduktører gjennomgår ulike opplæringstiltak som skal sikre at de er i stand til å ivareta arbeidsoppgavene på en god måte samt ivareta sikkerhetstjenesten som denne rollen ivaretar. I tillegg er det et virksomhetsspesifikt krav om at alle konduktører gjennomfører obligatorisk kurs i taktisk kommunikasjon som et forebyggende tiltak mot vold i tjenesten.

For å redusere risikoen ved at turnus/skiftordning kan true likestilling og rekruttering vil ansiennitetsprinsippet sett i sammenheng med helsefremmende bemanningsplanlegging tas opp i partssamarbeid i togvirksomheten i 2024. Andre tiltak som er identifisert knyttet til de ovennevnte risikoene innebærer å jobbe videre med kultur og holdninger gjennom ledertrening, sikre at etiske retningslinjer og verdier er godt kjent og utøves i hverdagen, og sikre tydelig oppfølging av situasjoner og hendelser i henhold til gjeldende rutiner.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

Det er gjennomført overordnede risikoanalyser for samtlige avtaler til togvirksomheten i Vy. Risikoanalysen viser at det er noen områder som har høyere risiko enn andre, herunder

- Vedlikeholdstjenester,
- IT-utstyr,
- Renholdstjenester,
- Avvikstransport,
- Catering,
- Uniform (omtalt under konsernavtaler).

I det neste beskrives arbeidet med aktsomhetsvurderinger opp mot leverandørene i de ulike kategoriene, hvilke funn som er gjort og tiltak iverksatt.

Vedlikeholdstjenester inkludert materialer og deler

Vedlikeholdstjenester av togmateriell er store og viktige avtaleområder for togvirksomheten. Disse leverandørene kjøper også inn materialer og deler som benyttes i vedlikeholdsarbeidet.

Delene som kjøpes inn i forbindelse med vedlikehold av tog er mange, og hver enkelt del består gjerne av mange komponenter og forskjellige materialer. På bakgrunn av innhentet informasjon viser kartleggingen til våre leverandører at delene som kjøpes inn i all hovedsak sammenstilles i Europa, og risikoen for brudd på menneskerettigheter vurderes som lav for dette leddet. For komponenter og materialer, slik som elektronikk, battericeller, stål, aluminium med flere, vurderer vi risikoen som høyere, da disse produseres eller utvinnes i land med medium eller høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Leverandørkjeden for reservedeler er kompleks og tar tid å kartlegge. Vi kan derfor på tidspunkt for rapportering ikke konkludere om hvor høy risikoen er eller hvilke risikoer som er gjeldende, da kartleggingen pågår. På bakgrunn av tilgjengelig informasjon vurderer vi allikevel at det er en noe forhøyet risiko for brudd på menneskerettigheter i forbindelse med kjøp av vedlikeholdstjenester, og herunder til innkjøp av deler og materialer til vedlikeholdet. Risikoen for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter knyttet til utførelsen av selve vedlikeholdet vurderes som lavere da dette i hovedsak utføres i Norge.

Gjennomførte og planlagte tiltak

I 2022 ble det avholdt innledende møter med leverandører av vedlikehold der vi var tydelige på våre forventninger til arbeidet. I 2023 har vi innhentet ytterligere informasjon fra leverandørene via spørreskjema, og fokuset har vært å få oversikt over leverandørkjeden og risikoen knyttet til ulike deler. Det er også gjennomført møte eller planlagt oppfølgingsmøte med flere av leverandørene. Vi vurderer at samtlige leverandører er godt i gang med dette arbeidet, og har etablert retningslinjer og rutiner for arbeidet.

Flere av leverandørene er i prosess med å kartlegge lenger ned i leverandørkjeden. I 2024 vil vi følge opp dette for å få mer innsikt i produksjonsland og hvilken risiko som er størst for utvalgte deler, og iverksette tiltak deretter.

Renhold av tog

For utførelse av renholdstjenester er det identifisert risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår, og bransjen har allmenngjort tariffavtale, og Vy som bestiller, har en påseplikt. Basert på erfaringer med oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår, samt annen tilgjengelig informasjon om risiko, vurderer vi at risikoen for brudd knytter seg særlig til

- Arbeidstidsbestemmelser
- HMS-bestemmelser/rutiner for å sikre et sunt og helsefremmende arbeidsmiljø for renholderne.

I 2023 har togvirksomheten hatt tre avtaler for renhold på tog, og er også tilknyttet konsernavtalen om bygningsrenhold (omtalt under «Konsernavtaler»).

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er gjennomført stikkprøve-kontroller av renholderes arbeidsvilkår (lønn, arbeidstid, arbeidsavtaler og HMS-kort) på to utvalgte lokasjoner. Det ble avdekket avvik knyttet til arbeidstid og innhold i arbeidsavtaler. Disse ble adressert til leverandørene, og i oppfølgingsmøter er det dokumentert at avvikene har blitt rettet, blant annet ved at det er rettet opp i mangler i arbeidsavtaler. Det ble ikke avdekket andre, eller graverende avvik i disse stikkprøvekontrollene, og vi vurderer risikoen knyttet til våre leveranser å være noe mindre enn den generelle risikoen i renholdsbransjen. Vi vil allikevel fortsette med stikkprøvekontroll(er) også i 2024, og av andre lokasjoner enn det som er gjennomført i 2023.

Avvikstransport

Vy har flere underleverandører som leverer tjenester for avvikstransport, blant annet buss for tog- tjenester og taxitjenester. Persontransport på vei er en bransje som er underlagt allmenngjort tariffavtale, og i transportbransjen generelt er det knyttet risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vy stiller krav til lønns- og arbeidsvilkår ved avtaleinngåelse på avtaleområder som omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter. Som en del av oppfølgingen innhentes revisorerklæring av lønns- og arbeidsvilkår fra flere av buss for tog-leverandørene, og det er ikke avdekket noen avvik for disse. I tillegg gjennomføres det nærmere oppfølging for noen leverandører, der innhentes egenrapportering. Vi vil gjennomføre tilsvarende oppfølging i 2024, og også se nærmere på oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår for taxitjenester gjennom stikkprøver.

IT-utstyr

Informasjon om risiko for menneskerettighetsbrudd i leverandørkjeden til IT-utstyr er nærmere beskrevet under «Konsernavtaler».

Tog benytter seg av konsernavtalene for IT-utstyr, og tiltak gjennomført på disse er nærmere beskrevet «Konsernavtaler». I tillegg har togvirksomheten egne avtaler for noe IT-utstyr, som togbrett (nettbrett) til kjørende personell.

Gjennomførte og planlagte tiltak

I ny anskaffelse av togbrett til kjørende personell er det benyttet kvalifikasjonskrav der leverandører som ønsket å delta i konkurransen måtte vise til at de jobber med aktsomhetsvurderinger for å kvalifisere seg. Et slikt krav er inkludert for å sikre at vi får leverandører som har en seriøs tilnærming til respekt for menneskerettigheter i leverandørkjeden, og systemer og rutiner på plass. Vi anser at vi har begrenset påvirkningsmulighet, som en liten aktør i et stort, globalt IT-markedet, men at det å tilknytte seg seriøse leverandører er et steg på veien.

I 2024 vil vi følge opp leverandøren av togbrett ved å hente inn egenrapportering og/eller oppfølgingsmøte for å få nærmere informasjon om hvordan de jobber med oppfølging i sin leverandørkjede.

Catering på tog

Avtale om catering på tog inkluderer utførelse av tjenesten om bord og innkjøp av de varene som selges på togene. Risikoen for brudd på lønns- og arbeidsvilkår for utførelse av tjenesten om bord i togene vurderes som lav, og det er fremlagt dokumentasjon om at lønns- og arbeidsvilkår er i tråd med allmenngjort tariffavtale. Risikoen for forhold lenger ned i leverandørkjeden, og for de varene som kjøpes inn som en del av kontrakten er vurdert som noe høyere, blant annet med bakgrunn i at flere mat- og drikkeprodukter har en høy risiko for brudd, ifølge DFØs høyriskoliste og andre kilder.

Gjennomførte og planlagte tiltak

I 2023 ble det gjennomført møte med leverandøren, for å få innsikt i hvilke rutiner de hadde for arbeidet med menneske- og arbeidstakerrettigheter. I 2024 vil vi fortsette å følge opp leverandøren, både etterspørre informasjon om rutiner og prosesser for arbeidet deres samt be om dokumentasjon på konkrete tiltak gjennomført i leverandørkjeden. Hensikten med oppfølgingen er å få mer informasjon om de spesifikke risikoene som knytter seg til deres leveranse til oss.

4.2 Konsernavtaler

Konserninnkjøp inngår konsernavtaler på vegne av flere av selskapene i konsernet, hvor den juridiske avtaleparten er Vygruppen AS. Enkelte av disse avtalene gjelder kun for noen utvalgte selskaper i konsernet, mens de fleste gjelder for hele konsernets selskaper.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

For noen av konsernavtalene er det identifisert en forhøyet risiko for brudd på menneskerettigheter i leverandørkjeden. Dette gjelder avtaler om levering av;

- Tekstiler som uniformer og arbeidstøy,
- IT-utstyr/elektronisk utstyr,
- Levering av IT-tjenester,
- Bygningsrenhold

Tekstiler, herunder uniform, og annet arbeidstøy

Vys uniformer sammenstilles i all hovedsak ved fabrikker i India og Kina, og for flere av materialene som inngår i uniformene er

opprinnelsesland/produksjonsland også Kina. Det er generelt høy risiko for menneskerettighetsbrudd i produksjon av tekstiler, og kategorien er å finne på DFØs høyriskoliste. Kina og India er videre land der arbeidstakerrettigheter i liten grad respekteres, og begge land har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge ITUCs Global Rights Index.

Gjennom oppfølging av vår leverandør er det avdekket avvik spesielt på arbeidstidsbestemmelser ved enkelte av fabrikkene som produserer Vys uniform i Kina. Vi vurderer at det også er risiko for brudd på andre arbeidstaker- og menneskerettigheter i denne leverandørkjeden. Dette knytter seg særlig til lønn, fagorganisering, helse og sikkerhet og diskriminering, selv om det foreløpig ikke er avdekket avvik innen disse områdene. For arbeidstøy er også risikoen definert som høy, og også flere av disse produktene kommer fra Kina. Også her er det avdekket avvik på arbeidstid hos en fabrikk som sammenstiller arbeidstøy kjøpt av Vy.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi gjennomfører jevnlige møter med vår leverandør av uniformer, der vi etterspør informasjon og dokumentasjon om hvordan menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter sikres i produksjon av Vys uniformer. Avvik på arbeidstidsbestemmelser ble avdekket gjennom revisjonsrapporter som er mottatt. Dette ble adressert ovenfor vår leverandør, og det gjennomføres nå dialog med dennes underleverandører om å redusere arbeidstid. Vi unngår krav om korte ledetider, da vi er klar over at dette kan medføre høy arbeidsbelastning og høy grad av overtid for de ansatte som produserer uniformene. Vi har gode bestillingsrutiner, der det settes en hovedstilling av uniform i året.

Vi vurderer det slik at vår leverandør av uniformer har gode systemer og rutiner for arbeidet med aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter. På grunn av den høye risikoen i denne kategorien vil vi likevel fortsette med å gjennomføre møter kvartalsvis hvor særlig arbeidstidsbestemmelser, anstendig lønn, fagorganisering, helse og sikkerhet vil adresseres.

I 2023 ble det også hentet inn informasjon om hvilke rutiner leverandøren av arbeidstøy har for arbeid med menneskerettigheter. Vy vurderer det slik at leverandøren har gode rutiner. Denne avtalen er inngått av Tradebroker som har satt arbeidstøy som et prioritert område for oppfølging i 2024. Vi vil be om å få resultater og rapporter fra dette arbeidet, og gjøre vurderinger av denne dokumentasjonen.

IT-utstyr

IT-utstyr står oppført på DFØs liste over høyriskoprodukter, og risikoen for brudd på menneskerettigheter i produksjon av utstyret er definert som høy. Identifiserte risikoer i leverandørkjeden til IT-utstyr generelt er relatert til blant annet;

- Arbeidstid,
- Lønn,
- Manglende rett til fagorganisering

Risikoen er definert som høyere lenger ned i leverandørkjeden, særlig knyttet til utvinning av mineraler som benyttes i utstyret. Ved utvinning av mineraler er det fra eksterne kilder rapportert om risiko for barnarbeid, tvangsarbeid og høy risiko knyttet til helse- og sikkerhetsforhold. Med bakgrunn i disse risikovurderingene vurderer vi at det er høy risiko for brudd også i våre avtaler.

Avtale om kjøp av PCer, nettbrett (for administrativt ansatte) og tilbehør er en konsernavtale Vy er tilknyttet via medlemskap i Tradebroker. Vi har også en konsernavtale for kjøp av mobiltelefoner.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi har tidligere år innhentet informasjon via egenrapportering fra vår leverandør av IT-utstyr (PCer og nettbrett). Denne viser at leverandøren jobber systematisk med ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter i sine leverandørkjeder, og har retningslinjer og rutiner. Leverandør av IT-utstyr på Tradebroker-avtalen er prioritert av Tradebroker for oppfølging i 2024, og resultatet fra oppfølgingen vil tilgjengeliggjøres via en nettbasert portal. Vi vil gjøre vurderinger av denne dokumentasjonen når den foreligger.

I ny anskaffelse av mobiltelefoner er det benyttet kvalifikasjonskrav der leverandørene som ønsker å delta i konkurransen må vise til at de jobber med aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter. Et slikt krav er inkludert for å sikre at vi får leverandører som har en seriøs tilnærming til respekt for menneskerettigheter i leverandørkjeden, og som har systemer og rutiner på plass. Vi anser at vi har begrenset påvirkningsmulighet, som en liten aktør i et stort, globalt IT-markedet, men at det å tilknytte seg seriøse leverandører er et steg på veien. I 2024 vil vi se på hvilke muligheter som ligger i et samarbeid for oppfølging gjennom Tradebroker, og der IT-er en aktuell kategori.

IT-tjenester (utland)

I 2022 ble det inngått ny kontrakt for IT-driftstjenester, der tjenestene i hovedsak utføres fra India. India er et land der arbeidstakerrettigheter i liten grad respekteres, og landet har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge ITUCs Global Rights Index. Det vurderes derfor at det er forhøyet risiko knyttet til denne avtalen. Samtidig anser vi at det er en lavere risiko for brudd innen IT-bransjen i India, enn for andre sektorer som innebærer mer fysisk krevende arbeid, og som krever mindre formalkompetanse. ILO-konvensjonene om rett til organisering og kollektive forhandlinger er imidlertid ikke ratifisert av India, og det er også innført lover som begrenser fagforeningsaktiviteter. Begrensinger på aktivitet knyttet til fagorganisering anser vi også som mulig til stede innen IT-bransjen. Diskriminering, spesielt med bakgrunn i kaste, er også identifisert som en risiko i India generelt.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er i 2023 innhentet informasjon via spørreskjema om ivaretagelse av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter fra vår leverandør av IT-tjenester. Representanter fra Vygruppen har i tillegg besøkt leverandør ved deres lokaler i India og adressert tematikken i fysiske møter med representanter fra leverandør. På bakgrunn av innhentet dokumentasjon og gjennomførte møter vurderer vi at leverandøren har retningslinjer og rutiner for å sikre ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter for sine ansatte. Den samlede risikoen for leveranse av IT-tjenester fra India vurderes derfor som noe lavere enn opprinnelig antatt. Vi vil imidlertid fortsette å adressere menneskerettighetstematikken ovenfor leverandøren, og særlig ved de årlige besøkene som gjennomføres hos leverandør i India.

Bygningsrenhold

Renhold er en kategori der det er en risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår, hvor bransjen har allmenngjort tariffavtale og Vy som bestiller, har en påseplikt. Det er etablert en konsernfelles avtale for bygningsrenhold, som inkluderer renhold på flere ulike lokaler. Basert på erfaringer med oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår, samt annen tilgjengelig informasjon om risiko, vurderer vi at risikoen for brudd knytter seg særlig til:

- arbeidstidsbestemmelser og
- HMS-bestemmelser/rutiner for å sikre et sunt og helsefremmende arbeidsmiljø for renholderne.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er gjennomført stikkprøve-kontroll av renholderes arbeidsvilkår (lønn, arbeidstid, arbeidsavtaler og HMS-kort) på en utvalgt lokasjon. I denne kontrollen ble det avdekket avvik knyttet til bruk av HMS-kort. Dette ble adressert ovenfor leverandøren, leverandøren har vist til at avvik er rettet. Det ble ikke avdekket andre avvik i denne stikkprøvekontrollen, og vi vurderer risikoen knyttet til vår leveranse å være noe lavere enn den generelle risikoen som er i renholdsbransjen. Vi vil allikevel fortsette med stikkprøvekontroll(er) også i 2024, og av andre lokasjoner enn det som er gjennomført i 2023. I den videre oppfølging av leverandør vil vi også ha se nærmere på hvordan de jobber med systematisk HMS-arbeid i sin virksomhet, slik at renholderne på vår kontrakt sikres et sunt arbeidsmiljø.

5. Vy Buss AS

Vy Buss er Norges største busselskap med virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten består av anbuds kjøring og kommersiell kjøring med tur- og ekspressbusser.

Rutiner og retningslinjer for arbeidet med Åpenhetsloven, samt organisering av arbeidet i Vy Buss, er beskrevet i kapittel 2 og 3.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

En viktig del av arbeidet med bærekraft i Vy buss er at det jobbes aktivt for å sikre mangfold, likestilling, hindre diskriminering på arbeidsplassen og sikre trygge arbeidsvilkår for våre ansatte. Det er gjennomført overordnede risikovurderinger som har vurdert temaer som faller inn under områdene:

- lønn- og arbeidsvilkår,
- rekruttering,
- forfremmelse,
- utviklingsmuligheter og opplæring;
- tilrettelegging, balanse arbeid og privatliv,
- vold og trusler,
- fall ulykker

I tillegg er det gjennomført en rekke lokale risikovurderinger både på HMS og trafikkisikkerhet.

Majoriteten av de ansatte er omfattet av kollektivavtalen for bussbransjen slik at det er like betingelser. Det er en utfordring at

ansiennitetsprinsippet står sterkt, slik at nyansatte velger turnus sist. Dette gjør det vanskelig for enkelte å finne ønsket balanse mellom arbeid og fritid.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er et utstrakt og godt samarbeid med både verneombud og fagforeningsrepresentanter i Vy buss. Det er to nivåer, lokalt og sentralt. Samarbeidet er et av de prioriterte områdene i detkontinuerlige forbedringsarbeidet. Samarbeidet omfatter også trafikkisikkerhet. 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. Det å bygge en enda sterkere sikkerhetskultur har vært viktig, og regelverket for hvordan anmelde voldshendelser er gjennomgått som en del av forbedringsarbeidet.

Det gjennomføres betydelig opplæring for både nyansatte og eksisterende ansatte på flere områder. Det er et betydelig mangfold i virksomheten og det er viktig for å sikre tilgang på nok bemanning.

Vy har et overordnet mål om at ingen av våre ansatte skal skade seg på jobb og at alle skal returnere trygt hjem etter arbeid. Vi verdsetter sikkerheten til våre kunder og sjåfører høyt, og derfor har vi iverksatt en rekke tiltak og aktiviteter rettet mot trafikkisikkerhet.

I forbindelse med gjennomførte risikovurderinger har opplæring vært prioritert. Et digitalt kurs er utviklet med fokus på kommunikasjon og kundefølelse for å ruste Vy-sjåførene i møte med kundene. Vi ser en økt risiko knyttet til kundene sett i lys av samfunnsutviklingen. Det er utarbeidet rutiner for konflikthåndtering, mobbing og trakassering. Det er også utviklet et eget kurs i temaet hvordan forebygge og håndtere vold og trakassering.

Vy buss har gjennom midler fra IA Bransjeprogrammet fått utarbeidet rapporten «Hvem skal kjøre bussen» av Arbeidsforskningsinstituttet.. Eldre sjåfører dominerer bussjåføreryrket, en trend som vekker bekymring blant busselskapene, fordi de opplever mangel på unge sjåfører.

Det er også gitt tilskudd fra IA Bransjeprogrammet til Klarspråk. Det er blant annet gjennomført opplæring av medarbeidere med for lavt språknivå. Dette vil det blir arbeidet videre med i 2024. Les mer om disse og andre tiltak i Vygruppens likestillingsredegjørelse.

Vy Buss AS er ISO sertifisert innenfor kvalitet (9001), ytre miljø (14001), arbeidsmiljø (45001) og trafikksikkerhet (39001).

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

Det er gjennomført overordnede risikoanalyser for samtlige avtaler i Vy buss sin avtaleportefølje. Risikoanalysen viser at det er flere områder med høy risiko knyttet til brudd på menneskerettigheter;

- Kjøp av elektriske busser,
- Dekk,
- IT-tekniske systemer i bussen/ IT-utstyr,
- Drivstoff,
- Renholdstjenester,
- Uniform (omtalt under «Konsernavtaler»)

Elektriske busser er vurdert til å ha høyest risiko og denne kategorien har følgelig vært høyt prioritert.

Elektriske busser

Kjøp av elektriske busser har høy risiko for brudd og her er det innført spesifikke tiltak/rutiner i forkant av eventuelle kjøp. Det gjøres også hyppig og mer dyptgående oppfølging av disse leverandørene i kontraktsoppfølgingen. Vy buss handler fra flere ulike forhandlere og bussprodusenter, både europeiske bussprodusenter og asiatiske bussprodusenter. Vi vurderer at risikoen for brudd er høyest i leverandørkjeden til de asiatiske bussprodusentene. Vi anerkjenner imidlertid at det også kan være, og trolig er, en risiko for brudd på menneskerettigheter lenger ned i leverandørkjeden til de elektriske bussene som sammenstilles i Europa. Flere av råmaterialene og komponentene i leverandørkjeden til de europeiske bussene kommer også fra land og bransjer med en forhøyet risiko for menneskerettighetsbrudd. På tidspunktet for rapportering gjøres de fleste av våre kjøp av elektriske busser fra Kina, og fokus for oppfølgingen er følgelig knyttet til disse. Det vil imidlertid legges mer vekt på øvrige bussleverandører når det eventuelt gjennomføres større kjøp fra disse fremover.

Identifiserte risikoer og negative konsekvenser

Den iboende risikoen for kjøp av elektriske busser fra Kina vurderes å være høy. Hovedandelen av produksjonen foregår i Kina, både sammenstilling, komponenter og råmaterialer, samt batteriproduksjon.

Kina har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge ITUCs Global Rights Index. I tillegg til generell høy risiko knyttet til brudd på arbeidstakerrettigheter, bl.a. til arbeidstid og HMS, har det de siste årene blitt avdekket grove menneskerettighetsbrudd rettet mot uighur-befolkningen. Dette inkluderer blant annet omfattende overvåkning og tvangsarbeid i og utenfor interneringsleire. Det finnes flere rapporter som knytter selskaper innen batteribransjen og elbussbransjen i Kina til Xinjiang-provinsen og tvangsarbeid, samt andre menneskerettighetsbrudd.

Risikoen knyttet til menneskerettighetsbrudd mot uighur-befolkningen anses å være noe redusert for de bussene vi kjøper da bussprodusenter og batteriprodusent, inkl. oppgitt produksjonssted for komponenter og mineraler, er lokalisert i andre provinser enn Xinjiang. På den annen side viser IDD-analyser vi har gjennomført, samt flere nylig publiserte rapporter, at det er en høy risiko for tvangsarbeid og utnyttelse av uigurer i leverandørkjeden til blant annet en batteriprodusent som forekommer i vår leverandørkjede. Vi kan derfor vanskelig utelukke dette fullstendig, men det er ikke blitt avdekket gjennom de undersøkelsene vi har gjort så langt.

Vi vurderer at risikoen er noe lavere i leverandørleddet som sammenstiller bussene. Dette begrunnes med at de systemer og rutiner som bussprodusenter har vist til fremstår som gode. Det ble imidlertid avdekket avvik på arbeidstidsbestemmelser i en revisjon gjennomført av en uavhengig tredjepart hos en av de kinesiske bussprodusentene.. For en annen kinesisk bussprodusent har vår kontraktspart, den nordiske forhandleren, igangsatt en uavhengig revisjon av arbeidsforholdene. Denne vil gi oss mer informasjon om forholdene her, selv om vi har et bevisst forhold til at slike revisjonsrapporter ikke nødvendigvis gir det hele bildet. En nylig publisert svensk rapport avdekker særlig høy risiko knyttet til lønninger, overtid og helse og sikkerhet for en av de kinesiske bussprodusentene som produserer våre busser. Vy buss har derfor bedt vår kontraktspart sørge for at revisjonen omfatter disse forholdene.

Vi vurderer at risikoen er noe lavere i leverandørleddet som sammenstiller bussene. Dette begrunnes med at de systemer og rutiner som bussprodusenter har vist til fremstår som gode. Det ble imidlertid avdekket avvik på arbeidstidsbestemmelser i en revisjon gjennomført av en uavhengig tredjepart hos en av de kinesiske bussprodusentene.. For en annen kinesisk bussprodusent har vår kontraktspart, den nordiske forhandleren, igangsatt en uavhengig revisjon av arbeidsforholdene.

Denne vil gi oss mer informasjon om forholdene her, selv om vi har et bevisst forhold til at slike revisjonsrapporter ikke nødvendigvis gir det hele bildet. En nylig publisert svensk rapport avdekker særlig høy risiko knyttet til lønninger, overtid og helse og sikkerhet for en av de kinesiske bussprodusentene som produserer våre busser. Vy buss har derfor bedt vår kontraktspart sørge for at revisjonen omfatter disse forholdene.

Vi har en del kjennskap til batteriene som produseres og inngår i bussene. Vi vurderer risikoen som høy her. Dette med bakgrunn i at flere rapporter identifiserer en høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettighetsbrudd hos batteriprodusent som benyttes av de kinesiske bussprodusentene vi får bussene fra. Områdene/rettighetene der risikoen er definert som høy knytter seg særlig til ufrivillig overtid og utstrakt grad av overtid, lave lønninger (ikke levelønn) og manipulering av lønninger, og rekruttering. Videre peker rapporter på koblinger til Xinjiang-provinsen og høy risiko for tvangsarbeid av uigurer. Som nevnt over har vi ikke avdekket at det er koblinger til Xinjiang-provinsen, men vi vil fortsette arbeidet med å kartlegge risiko her. Det benyttes ikke kobolt i batteriene som inngår i bussene vi kjøper fra Kina.

For andre komponenter (enn batteri) som inngår i bussene, samt mineraler, lenger ned i leverandørkjeden, har vi mindre informasjon om risiko, utover at komponenter og mineraler i all hovedsak kommer fra Kina.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Ved kjøp av elektriske busser fra Kina gjøres dette gjennom nordiske forhandlere, og bussene kommer fra ulike kinesiske bussprodusenter. Det er i forbindelse med anskaffelser og kontraktsoppfølgingsmøter med våre kontraktsparter (forhandler-leddet) lagt stor vekt på deres arbeid opp mot Åpenhetsloven.

Det er gjennomført flere møter med de ulike nordiske forhandlerne. Vy buss opplever at flere av leverandørene har gjennomgått en modningsprosess, bl.a. som følge av Vy Buss' krav og påtrykk. De har fått en betraktelig større forståelse for arbeidet med å sikre menneskerettigheter i leverandørkjeden og satt dette tydeligere på sin agenda.

Vy buss gjennomfører jevnlig møter med bussleverandørene der det er definert høy risiko. Disse gjennomføres minimum halvårlig, men oftere opp mot bestilling av busser eller ved ny kunnskap om risiko. Leverandørens framdriftsplan/handlingsplan er blant temaene i disse møtene, i tillegg til at identifiserte risikoer og avvik løftes, nærmere undersøkelser eller retting kreves der

det er aktuelt. For eksempel krevde vi retting på avvik om arbeidstid hos den ene av de kinesiske bussprodusentene. I senere møte kunne vår kontraktspart vise til at dette var løftet til bussprodusent og tiltak iverksatt.

For kinesiske leverandører av elektriske busser er det utarbeidet detaljerte risikoanalyser, som samler all informasjon vi har om risiko med hensyn til menneske- og arbeidstakerrettigheter for den enkelte leverandør. Disse risikoanalysene oppdateres ved ny informasjon, og utgjør vurderingsgrunnlag i forkant av nye kjøp fra disse leverandørene, enten det er i forbindelse med anbudsprosesser eller kjøp til kommersiell bruk. Før det besluttes kjøp fra kinesiske elbussleverandører skal risikoer tas opp i styringsgruppemøter.

Vy buss har på eget initiativ fått en ekstern tredjepart til å utføre IDD-analyser av tre kinesiske bussprodusenter og en batteriprodusent. Disse ble gjennomført i mars/april 2023. Funn fra disse analysene inngår i risikoanalysene til det enkelte selskap.

I 2024 vil vi fortsette med jevnlig statusmøter med våre leverandører av elektriske busser. Vi vil fortsette å prioritere innhenting av informasjon og dokumentasjon av risiko for de områdene som trekkes fram i nylig publiserte rapporter, slik som tvangsarbeid av uigurer, lønninger, overtid og helse og sikkerhet. Vi vil videre prioritere å fremskaffe mer informasjon om risikoen lenger ned i leverandørkjeden.

Dekk

Det er identifisert en vesentlig risiko for negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter i produksjonen av dekk. Dekk står på DFØs høyrisikoliste, og det er særlig knyttet høy risiko til uttak av gummi. Identifiserte risikoer knytter seg særlig til lave lønninger, manglende fagforeningsrettigheter, og helse- og sikkerhetsrisikoer. Risikoanalyser av leverandørkjeden foretatt av vår dekkleverandør viser at risikoen er høyest knyttet til uttak og produksjon av naturgummi.

Gjennomførte og planlagte tiltak

En forutsetning for å kunne jobbe godt med ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter i egen leverandørkjede er å ha forankring, og systemer og rutiner for arbeidet. I 2022 ble forventninger til vår største dekkleverandør tydelig kommunisert, men ved videre dialog i 2023, opplevde vi en lav modenhet på området. Vi har derfor prioritert oppfølging av denne avtalen.

Det er gjennomført en rekke møter og innhentet dokumentasjon

fra vår dekkleverandør i 2023 for å få innsikt i hvilke rutiner de har for arbeidet, og hvordan de vurderer risiko i sin leverandørkjede. Det er også gjennomført møte med underleverandører. Vi opplever nå at leverandøren har en betraktelig større forståelse for arbeidet med Åpenhetsloven og menneskerettigheter i egen leverandørkjeden og satt det tydeligere på sin agenda. Vi vil jobbe videre med dette i 2024 for å sikre kontinuitet i arbeidet. Det vil gjennomføres halvårlege møter om status for arbeidet med aktsomhetsvurderinger hos leverandør, og innhentes mer dokumentasjon knyttet til spesifikke risikoer for menneskerettighetsbrudd i vår leveranse.

IT-systemer i buss, samt IT-utstyr

Det inngår en rekke IT-systemer i en buss. IT-systemene består som regel av noe hardware, men først og fremst software. IT-utstyr generelt er en bransje med høy risiko for brudd på menneskerettigheter. Se mer informasjon om hvilken risiko som er til stede i produksjon av utstyr under «Konsernavtaler». IT-utstyret til bussene kjøpes gjennom flere avtaler. Vy buss har også en egen avtale for kjøp av nettbrett til bussjåfører, og er tilknyttet konsernavtalene for IT-utstyr, se nærmere beskrivelse under «Konsernavtaler».

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er gjennomført en kartlegging opp mot flere av leverandørene av IT-systemer til buss, og særlig for den delen av leveransen som gjelder hardware. Det er innhentet informasjon om leverandørkjeden samt hvilke retningslinjer og rutiner de har for arbeid med menneskerettigheter. Det er også gjennomført oppfølgingsmøter med noen av leverandørene. Det er indentifisert ulikt modenhetsnivå hos leverandørene. Flere har gode systemer for å sikre ivaretagelse av menneskerettigheter i produksjonen av hardware, mens andre er i prosess med å få dette på plass. I 2024 vil vi konsentrere oppfølging mot de leverandører som har kommet noe kortere i arbeidet, og vil etterspørre rapporter og status på tidligere identifiserte tiltak.

I ny avtale for nettbrett til sjåfører ble det benyttet kvalifikasjonskrav i anskaffelsen der de leverandørene som ønsket å delta i konkurransen måtte vise til at de jobber med aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter. Et slikt krav er inkludert for å sikre at vi får leverandører som har en seriøs tilnærming til respekt for menneskerettigheter i leverandørkjeden, og systemer og rutiner på plass. Vi anser at vi har begrenset påvirkningsmulighet, som en liten aktør i et stort, globalt IT-markedet, men at det å tilknytte seg seriøse leverandører er et steg på veien.

Drivstoff

Vy buss benytter fossilt drivstoff, HVO og gass på bussene som ikke går på elektrisitet. Vy buss har avtaler for levering av drivstoff både i bulk, og stasjonsfylling.

Råolje og råstoffer som benyttes til fossilt drivstoff og HVO kommer både fra land der risikoen for menneskerettighetsbrudd er definert som lav, men også fra land der risikoen for brudd er høy(ere), slik som Nigeria. Arbeid på oljeplattform vurderes også som risikoutsatt med hensyn til sikkerhet for de ansatte. Vi vurderer derfor at det er en risiko for brudd på menneskerettigheter i leverandørkjeden til drivstoff generelt. Dokumentasjon fra leverandøren av drivstoff i bulkelevering, viser at det drivstoffet vi kjøper, både fossilt og HVO, i all hovedsak kommer fra europeiske land og USA. Vi vurderer derfor at risikoen i vår avtale og leverandørkjede er noe lavere enn den generelle risikoen for menneskerettighetsbrudd.

Råstoffet til tilsetningen Adblue produseres i Polen, og risikoen for menneskerettighetsbrudd tilknyttet denne avtalen vurderes dermed som relativt lav.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi vurderer at vår leverandør av drivstoff har igangsatt et systematisk arbeid for å sikre menneskerettigheter i leverandørkjeden. Vi har mottatt dokumentasjon som viser at de har rutine- og policydokumenter, at de har gjennomført en grundig kartlegging av leverandørkjeden og gjort risikovurderinger opp mot leverandører og land i deres leverandørkjede. Vi ønsker likevel å gjennomføre årlig oppfølging av dette arbeidet, blant annet for å få informasjon om det skjer endringer i leverandørkjeden og risikoen tilknyttet vår avtale. I 2023 har vi prioritert oppfølging av leverandør av drivstoff som leveres i bulk. I 2024 vil vi også se nærmere på våre leverandører for stasjonsfylling av drivstoff.

Det er gjennomført flere møter med leverandøren av Adblue. Innhentet dokumentasjon om leverandørkjeden viser at råstoffet kommer fra Polen, og ferdig produkt sammenstilles i Sverige. Risikoen vurderes derfor som lav, men vi vil i 2024 kartlegge leverandørkjeden til AdBlue videre. I 2024 vil vi også se nærmere på leverandører av gass.

Renhold av bygningslokaler og busser

Renhold er en kategori der det er en risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår, og bransjen har allmenngjort tariffavtale, og Vy buss som bestiller, har en påseplikt. Vy buss benytter seg av den

konsernfelles-avtalen for bygningsrenhold for noen lokasjoner, men har også egne avtaler for renhold på noen lokasjoner, og avtaler om bussrenhold. Basert på erfaringer med oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår, samt annen tilgjengelig informasjon om risiko, vurderer vi at risikoen for brudd knytter seg særlig til arbeidstidsbestemmelser og HMS-bestemmelser/rutiner for å sikre et sunt og helsefremmende arbeidsmiljø for renholderne.

Tiltak

Det er gjennomført stikkprøve-kontroll av renholderes arbeidsvilkår (lønn, arbeidstid, arbeidsavtaler og HMS-kort) på to utvalgte lokasjoner. Den ene av disse kontrollene aavdekket avvik på arbeidstid, med høy grad av overtid. Avvik er adressert med leverandøren, og i oppfølgingsmøtet har leverandøren vist til at det er satt inn tiltak for å unngå lignende avvik senere. Det ble også gjennomført en ny stikkprøvekontroll på samme lokasjon, men av en annen måned, for å sjekke at iverksatte tiltak var i overensstemmelse med hva leverandøren tidligere hadde sagt, noe det var. Avviket ble derfor ansett som lukket.

Vi vil fortsette med stikkprøvekontroll(er) også i 2024, og av andre lokasjoner enn det som er gjennomført i 2023.

5.1 Team Verksted AS

Team Verksted AS reparerer store kjøretøy, last og buss samt selger reservedeler, utstyr og tilbehør til bedrifter og privatpersoner innen tungbil og transport bransjen. Selskapet er et heleid datterselskap av Vy buss.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

Vi har ikke avdekket feil, risiko eller mangler internt i forhold til kjønnsbalansering, likestilling og lønnsvilkår.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Som forebyggende tiltak praktiseres likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Likeledes vil selskapet 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.

Varslingsrutiner er på plass og finnes i personalhåndboken på intranett. Personalhåndboken inneholder også retningslinjer rundt

etiske dilemmaer og hvordan ansatte skal opptre og forholde seg.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

Bransjen som Team Verksted virker i er definert som høy risiko etter DFØs høyrisikoliste.

Den overordnede vurderinger av våre leverandører og forretningspartnere viser liten risiko.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi gjør nødvendige tiltak for å fjerne/ redusere innkjøp fra leverandører vi ikke har god kjennskap til.

Team Verksted etterstreber alltid å samarbeide med seriøse leverandører og innhenter selskapets Code of Conduct, for å sikre at våre leverandører jobber i henhold til våre retningslinjer. Ved mangel på riktig dokumentasjon fra leverandør/partner vurderes samarbeidet ut fra:

- Etisk risiko ut ifra land og bransje og produkt.
- Kommersiell vurdering, innkjøpssum, innkjøpshyppighet og leverandøravhengighet.
- Spørsmål knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold

Ved nye avtaler eller samarbeid med leverandører skal aktsomhetsvurdering utføres og legges til grunn i vurderingen om nytt samarbeid.

5.2 Minibuss 24-7 AS

Minibuss 24-7 AS er et heleid datterselskap av Vy Buss AS og er en ledende leverandør av tidsriktig spesial- og bestillingstransport på vei. Hovedaktiviteten er tilrettelagt transport av skolebarn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne i henhold til anbud og offentlige kontrakter.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

Det er gjennomført evalueringer av interne forhold av betydning, og vår aktsomhetsvurdering fokuserer derfor på følgende områder:

- Arbeidsforhold for våre ansatte, inkludert rettmessig lønn, arbeidstid, og arbeidsmiljø.
- Sikre at forhold knyttet til ansettelser og arbeid ikke inneholder noen form for diskriminering.

- Sikkerhet og tilgjengelighet for våre kunder, med særlig vekt på tilrettelagte transportløsninger for personer med funksjonshemninger.
- Håndtering av personopplysninger og kundedata, sikring av personvern og datasikkerhet.
- Vår miljøpåvirkning, spesielt relatert til drivstofforbruk og utslipp.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Det er etablert flere tiltak og ordninger som underbygger aktsomhetsvurderingen. Det er etablert ordning med bred presentasjon i AMU. Minibuss 24-7 har også etablert verneområder og involvering av verneombud.

HMS er organisert som eget ansvarsområde (Kvalitet- og HMS sjef). Det eksisterer en varslingsordning med tilknytning til bedriftshelsetjenesten.

Videre er det etablert opplæring med fokus på etiske retningslinjer og kjerneverdier. Vi har Null toleranse når det gjelder krenkende eller diskriminerende adferd.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

Av innkjøpene som gjennomføres av Minibuss 24-7 er det særlig kjøp av kjøretøy som vurderes å ha en høy risiko. Vi har mottatt omfattende dokumentasjon fra våre kjøretøyleverandører med rapporter som omhandler risikovurdering for menneskerettighetsbrudd og arbeidsforhold, samt om de støtter Russiske kamphandlinger i Ukraina eller Russiske foretak og tiltak. Basert på informasjonen fra kjøretøyleverandørene, er det gjennomført videre kartlegging og analyse av risiko for brudd på grunnleggende menneske- og arbeidstakerrettigheter.

Alle våre kjøretøyleverandører følger de til enhver tid gjeldende EU-regelverk som omhandler arbeidsforhold og menneskerettighetsbrudd. Selskapene bekrefter at de ikke støtter handlingene initiert av Russland, Donetsk eller Luhansk og at de ikke har noen import eller eksport med disse regionene. Selskapene bekrefter at de har avsluttet all sin virksomhet i det russiske markedet.

Den største identifiserte risikoen er manglende oversikt over produksjonsstedene for alle nøkkelkomponenter og opprinnelsen til råmaterialene som benyttes. Dette er spesielt relevant for innkjøp av råmaterialer til batteriproduksjon i land med kjente brudd på arbeidstakerrettigheter. Risikofaktorer i disse landenes industri inkluderer dårlig helse- og sikkerhetstiltak, lønninger

under minstelønn, ulovlig og tvungen overtid, straff av arbeidere, diskriminering, begrensede fagforeningsrettigheter, og usikre arbeidsforhold via rekrutteringsbyråer, som øker arbeidernes sårbarhet for utnyttelse.

Det er dermed sannsynlig at tilsvarende brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter også finnes i råmaterialgruvene i disse landene, og risikoen anses som høy. For Minibuss 24-7 AS er det svært viktig at kjøretøy og tilhørende komponenter vi kjøper inn, er produsert under forhold som ivaretar grunnleggende menneske- og arbeidstakerrettigheter. Arbeidet for å sikre ivaretagelse av dette vil derfor prioriteres, og det vil være kontinuerlig samarbeid og dialog med våre kjøretøyleverandører for å minimere denne risikoen.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Basert på vår vurdering, har vi iverksatt følgende tiltak:

- Fortsatt oppmerksomhet på revisjon av underleverandører.
- Kontinuerlig evaluere kartlegging av GDPR og oppdatere med nye leverandører/systemer.
- Kontinuerlig påse korrekt håndtering og deponering av farlig avfall.

Vi vil kontinuerlig overvåke og evaluere effektiviteten av de iverksatte tiltakene. Dette inkluderer årlige interne revisjoner, tilbakemeldinger fra ansatte og kunder, samt regelmessig vurdering av underleverandørers praksis.

Vi anerkjenner at dette er en kontinuerlig prosess og er dedikert til å gjøre forbedringer i våre aktsomhetsvurderinger og praksiser for å sikre at vi oppfyller vårt ansvar i henhold til åpenhetsloven.

5.3 Geilo turbusser AS

Geilo Turbusser AS har siden 1996 utført alle typer transportoppdrag for fornøyde kunder. Hovedvirksomhet er Helse Ekspres, Turbuss, Skibuss og Shuttlebuss. Geilo turbusser er et heleid datterselskap av Vy Buss AS.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

Menneskelige ressurser utgjør kjernen i organisasjonen, og det er av grunnleggende betydning for oss å sikre velferden til alle våre ansatte. Vi står overfor flere iboende risikofaktorer i forbindelse med opprettholdelsen av et anstendig arbeidsmiljø, gitt vårt

ansvar som arbeidsgiver for over 50 ansatte, hvor flertallet innehar stillinger innenfor ulike yrkesfaglige områder, og mange av de er deltidsansatte.

Vi opererer innenfor en bransje som er preget av perioder med høy arbeidsbelastning. Dette kan potensielt påvirke arbeidsforholdene negativt, spesielt for våre sjåførere. Videre er bussjåføreryrket tidsvis fysisk krevende. Det er derfor av betydelig viktighet for oss å anerkjenne de iboende risikofaktorene som kan medføre en potensiell negativ innvirkning på våre ansattes arbeidsforhold. Likevel vurderer vi den faktiske risikoen som lav, takket være vårt vedvarende arbeid med å belyse og adressere eksisterende utfordringer.

Vi anser at interne prosesser og etterlevelse av norsk lovverk ivaretar de identifiserte risikoområdene, samtidig som vi jobber med kontinuerlig forbedring.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi har søkelys på den fysiske utformingen av arbeidsplassen, dette innebærer blant annet forsvarlighet i vaskeanlegg, et dedikert pauserom for sjåførere, tilgang til toalett og dusjfasiliteter, og generell overholdelse av arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Geilo Turbusser AS har bedriftsavtale om Yrkeskompetansekurs som sikrer at våre sjåførere til enhver tid har god kunnskap om sikker, effektiv og faglig korrekt kjøring og opptreden på arbeidsplassen.

Som en integrert del av onboardingprosessen gjennomgår alle sjåførere en omfattende introduksjon til vår sjåførhåndbok. Sjåførhåndboken inneholder en detaljert beskrivelse av helse, miljø og sikkerhetsrutiner (HMS), og den klargjør også sjåførenes rett til fagorganisering.

Vi har implementert robuste rutiner for varsling og tilbakemelding på arbeidsplassen for å oppmuntre til åpen kommunikasjon og skape et trygt og inkluderende arbeidsmiljø.

Våre sjåførere er opplært i og forpliktet til å følge de fastsatte kjøre- og hviletidsreglene for å sikre at de opererer innenfor forsvarlige tidsrammer.

Videre gjennomføres regelmessige interne revisjoner og opplæringsprogrammer for å sikre at våre sjåførere er oppdatert på eventuelle endringer i regelverket og for å styrke deres forståelse av betydningen av å overholde disse bestemmelsene.

Av planlagte tiltak vil vi i 2024 øke mulighetene for deltakelse og dialog blant våre ansatte, for å styrke medarbeiderinvolvering ytterligere.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i leverandørkjeden

Våre største innkjøp omfatter busser, inkludert dekk og drivstoff, i tillegg til forvaltning av bygninger, IT-investeringer og bruk av innleide tjenester. Geilo Turbusser AS kjøper bare busser fra kjente bussleverandører i Europa

Vi anser at alle våre anskaffelser innebærer en viss risiko for brudd på standarder for anstendige arbeidsforhold og respekt for menneskerettigheter, og særlig kategoriene innen buss, dekk og IT-utstyr forbundet med betydelig risiko. . Vår påvirkningsmulighet og tilknytning til risikoen knyttet til IT-produkter ansees som svært begrenset, mens innvirkningen i andre nevnte kategorier er begrenset. Til tross for høy iboende risiko, vil disse områdene likevel være prioriterte fokusområder for risikoreduserende tiltak i fremtiden.

Anskaffelseskategorien innleide tjenester blir vurdert som moderat høy. Spesielt tjenester relatert til renhold innebærer en noe økt iboende risiko. Dette utgjør et område hvor vi anser vår evne til påvirkning som betydelig. Selv om dette området for tiden håndteres tilfredsstillende, vil videre tiltak involvere kontinuerlig tett oppfølging.

En rekke andre anskaffelser anses som lavrisiko, hovedsakelig på grunn av deres lokale forankring i Norge og korte leverandørkjeder.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Innføringen av Miljøfyrtårn i virksomheten har bidratt betydelig til å rette oppmerksomheten mot og identifisere mulige tiltak knyttet til miljøvennlighet og bærekraft i vår virksomhet.

Gjennom regelmessige møter, evalueringer og strategiske samtaler med våre største leverandører, identifiserer vi risiko knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold. Vi legger vekt på å fremme bevissthet om hvilke rutiner og prosesser som bør etableres for å sikre arbeidstaker- og menneskerettigheter i egen leverandørkjede.

For 2024 skal vi intensivere innsamling og analyse av data om våre leverandører og deres leverandørkjede. Dette vil bidra til å danne et mer helhetlig bilde av risikoene knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter i leverandørkjeden.

Samtidig vil vi investere i å heve den interne kompetansen gjennom opplæring og bevisstgjøring om menneske- og arbeidstakerrettigheter. Dette vil ikke bare styrke organisasjonens evne til å identifisere og håndtere risikoer på en proaktiv måte,

men også bidra til å kultivere en kultur som fremmer etisk forretningspraksis.

Vi vil også videreutvikle vår prosess for tredjepartsvurderinger og systematisk stille spørsmål knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Dette sikrer at også våre eksterne partnere forplikter seg til lignende standarder og prinsipper. For våre største leverandører vil vi jobbe med å strukturere oppfølgingen ytterligere innen de identifiserte risikoområdene. Dette inkluderer tettere samarbeid, regelmessige revisjoner og implementering av konkrete tiltak for å forbedre forholdene og minimere risikoer innenfor disse områdene.

6. CargoNet AS

CargoNet er Norges største godsaktør på jernbane og har en markedsandel på ca. 65 prosent i Norge. Virksomheten tilbyr miljøvennlig godstransport på bane i Norge og mellom Norge og Sverige. CargoNet drifter også ti godsterminaler.

Rutiner og retningslinjer for arbeidet med Åpenhetsloven, samt organisering av arbeidet i CargoNet, er beskrevet i kapittel 2 og 3.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

CargoNet opererer innenfor en bransje som er preget av høy arbeidsbelastning og vesentlig risiko tilknyttet arbeidsoppgavene. De ansatte som arbeider på terminalsiden og vognvisitører har en vesentlig høyere eksponering for skader enn det øvrige personell i organisasjonen. Disse yrkesgruppene er utsatt for slitasjeskader i knær og rygg og armer, samt arbeid tett på tungt materiell og store maskiner. Det arbeides aktivt med å tilrettelegge arbeidet for disse yrkesgruppene. Tilpasset verneutstyr anskaffes løpende, og skadesaker følges opp i avvikssystemet i Synergi. Antall H1 og H2 har utviklet seg positivt gjennom 2023.

På enkelte fagområder og steder er det problematisk å få rekruttert personal med nødvendig erfaring og kompetanse. Dette har medført at en i perioder ikke har hatt den tilstrekkelige bemanning på disse områdene. Manglende garderobekapasitet er på enkelte terminaler en utfordring. Det jobbes for å utbedre dette.

Utover de nevnte risikoene er det identifisert andre områder som kan innebære en risiko, men hvor det ikke er avdekket noen spesielle utfordringer, eller rapportert om avvik. Dette inkluderer risiko for at kultur og holdninger kan påvirke rekrutteringsprosesser, risiko for diskriminerende holdninger

blant ansatte knyttet til etnisitet og kjønn, og at det kan forekomme manglende oppfølging av diskriminering og trakassering. Videre kan turnus/skiftordninger utfordre likestilling og rekruttering, samt mangfold. Vi er særlig oppmerksomme på disse mulige risikoene og har iverksatt relevante tiltak innen disse områdene.

Gjennomførte og planlagte tiltak

CargoNet har lagt ned et systematisk og kontinuerlig arbeid med HMS-tiltak over tid, som har gitt gode resultater. Gjennom kommunikasjon, opplæring og erfaringsdeling er antall arbeidsskader mer enn halvert i CargoNet gjennom det siste året. Vy delte ut en intern HMS-pris for andre gang i 2023. Hensikten er å vise frem gode tiltak og stimulere til innsats innenfor dette viktige området. Vinneren av HMS-prisen for 2023 var HMS-avdelingen i CargoNet.

CargoNet har de siste årene utarbeidet en handlingsplan som griper bredt inn i organisasjonen. 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 aktører våre ansatte samhandler med og som påvirker deres sikkerhet og arbeidsmiljø.

Av andre identifiserte tiltak for å redusere risikoen knyttet til de ovennevnte negative konsekvenser er å jobbe videre med kultur og holdninger gjennom ledertrening, sikre at etiske retningslinjer og verdier er godt kjent og utøves i hverdagen, sikre tydelig oppfølging av situasjoner og hendelser i henhold til gjeldende rutiner, vurdere om det er mulig å tilrettelegge turnuser for ulike livsfaser, samt følge bedriftsinterne regler.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i CargoNet sin leverandørkjede

Det er gjennomført overordnede risikoanalyser for samtlige avtaler i CargoNet sin avtaleportefølje. Risikoanalysen viser at det er noen områder som har en høyere iboende risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter i leverandørkjeden enn andre:

- Vedlikeholdstjenester,
- Distribusjonstjenester med lastebil,
- Dekk til terminalmaskiner,
- Terminaltjenester,
- Løfteutstyr/trucker til terminaler
- Arbeidstøy (omtalt under konsernavtaler),

- IT-utstyr (omtalt under konsernavtaler)
- Renholdstjenester (omtalt under konsernavtaler).

Vedlikeholdstjenester inkludert materialer og deler

Vedlikeholdstjenester av godsmateriell og lokomotiver er store og viktige avtaleområder for CargoNet. Disse leverandørene kjøper også inn materialer og deler som benyttes i vedlikeholdsarbeidet.

Delene som kjøpes til vedlikehold av gods og lokomotiver er mange, og hver enkelt del består gjerne av mange komponenter og forskjellige materialer. Kartleggingen av leverandørkjeden viser at delene i all hovedsak sammenstilles i Europa, og risikoen for brudd på menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter vurderes som lav for dette leddet. For eksempel er bremseklosser spesifikt undersøkt nærmere av CargoNet, da dette er en del selskapet kjøper mye av. Etter en gjennomgang med denne leverandøren vurderes risikoen som lav for menneskerettighetsbrudd i produksjon av disse, da bremseklossene sammenstilles i Tyskland og råmaterialene som inngår i de også i all hovedsak kommer fra Europa.

For komponenter og materialer, slik som elektronikk, battericeller, stål, aluminium med flere, vurderer vi risikoen som høyere, da disse er å finne på DFØs høyrisikoliste. I tillegg produseres eller utvinnes flere av dem i land med medium eller høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Leverandørkjeden for reservedeler er kompleks og tar tid å kartlegge. Vi kan derfor på tidspunkt for rapportering ikke konkludere om hvor høy risikoen er eller hvilke risikoer som er gjeldende, da vi fortsatt holder på med kartleggingen. På bakgrunn av den informasjonen vi besitter på nåværende tidspunkt vurderer vi allikevel at det er en noe forhøyet risiko for brudd på menneskerettigheter i forbindelse med kjøp av vedlikeholdstjenester, og herunder til innkjøp av deler og materialer til vedlikeholdet. Risikoen for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter knyttet til utførelsen av selve vedlikeholdet vurderes som lavere da dette i hovedsak foregår i Norge.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Enkelte av leverandørene til togvirksomheten i Vy er også leverandør til CargoNet. I disse tilfellene har vi gjennomført en samlet oppfølging mot de aktuelle leverandørene.

I 2022 ble det avholdt innledende møter der vi var tydelige på våre forventinger til arbeidet. I 2023 har vi innhentet ytterligere informasjon fra leverandørene via spørreskjema, hvor hensikten har vært å få oversikt over leverandørkjeden og risikoen

knyttet til ulike deler. Det er også gjennomført eller planlagt oppfølgingsmøte med flere av leverandørene. Vi vurderer at samtlige leverandører er godt i gang med dette arbeidet og har etablert retningslinjer og rutiner for arbeidet.

Flere av leverandørene er i prosess med å kartlegge lenger ned i leverandørkjeden, og vi vil følge dette opp i 2024 slik at vi får mer innsikt i produksjonsland og hvilken risiko som er størst for utvalgte deler, og iverksette tiltak deretter.

Truckdekk

CargoNet kjøper dekk som benyttes på større maskiner på våre terminaler. Dekk er å finne på DFØs høyrisikoliste, og spesielt for uttak av gummi er det høy risiko for menneskerettighetsbrudd. Identifiserte risikoer knytter seg særlig til lave lønninger, manglende fagforeningsrettigheter, og helse- og sikkerhetsrisikoer.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Vi har gjennomført møte med leverandøren av dekk til store maskiner. De har påbegynt en prosess med aktsomhetsvurderinger i sin leverandørkjede. I 2024 vil vi be om status på arbeidet og følge opp at eventuelle tiltak gjennomføres.

Kjøp av terminaltjenester

CargoNet kjøper inn terminaltjenester på de terminalene hvor selskapet selv ikke har egne ansatte, eller drifter terminalen. Dette innebærer kjøp av tjenester der terminalarbeidere håndterer last på våre vegne. Utførelsen av slike tjenester er forbundet med hardt fysisk arbeid, og i Norge er flere underlagt tariffavtale. CargoNet kjøper terminaltjenester også i Sverige.

Planlagte tiltak

Det vil i 2024 gjennomføres oppfølging ut mot leverandører av terminaltjenester for å få informasjon om eventuell risiko og hvilke tiltak våre leverandører gjennomfører knyttet til ivaretagelse av lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte. Oppfølgingen vil skje i form av egenrapportering i første omgang, men oppfølgingsmøter kan også være aktuelt på bakgrunn av svar i egenrapporteringen.

Kjøp av distribusjonstjenester fra undertransportører

I forbindelse med avvikshåndtering kjøper CargoNet inn distribusjonstjenester fra en rekke ulike leverandører. Kjøp av transporttjenester er ansett som et område med risiko for sosial dumping, og godstransport på vei har allmenngjort tariffavtale.

Planlagte tiltak

I 2024 vil det etterspørres informasjon om eventuell risiko og gjennomførte risikoanalyser, og hvilke tiltak våre leverandører gjennomfører knyttet til ivaretagelse av lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte. Oppfølgingen vil skje i form av egenrapportering i første omgang, men oppfølgingsmøter kan også være aktuelt på bakgrunn av svar i egenrapporteringen. Stikkprøve-kontroller av lønns- og arbeidsvilkår kan også være aktuelt.

Leasing av løfteutstyr/trucker til terminaler

CargoNet leaser en rekke større løfteutstyr/trucker til terminaler. Vi har mindre kjennskap til hvor disse sammenstilles, og hvordan leverandørkjeden ser ut. Dette utstyret består imidlertid av flere materialer og deler, slik som elektronikk, aluminium, stål, hvor det er risiko for brudd. Det er derfor trolig også en risiko i leverandørkjeden til løfteutstyr og trucker.

Planlagte tiltak

For å få mer informasjon om leverandørkjeden til løfteutstyr og trucker, samt hvordan leverandørene jobber med ivaretagelse av grunnleggende arbeidstaker- og menneskerettigheter i sin leverandørkjede, vil vi i 2024 gjennomføre oppfølging mot disse leverandørene. Det innebærer innhenting av informasjon via spørreskjema, med mulig påfølgende møter.

7. Agilia AS

Agilia AS er et heleid datterselskap av Vygruppen og er den største leverandøren av togrenhold i Norge.

Rutiner og retningslinjer for arbeidet med Åpenhetsloven, samt organisering av arbeidet i Agilia, gjelder i stor grad tilsvarende som for forretningsområdene i konsernet og er beskrevet i kapittel 2 og 3.

Negative konsekvenser og vesentlig risiko i egen virksomhet

Agilia gjennomfører, som en del av HMS-systemet, regelmessige risikoanalyser og vernerunder hvor arbeidsforhold og særlig ivaretagelse av et trygt og godt arbeidsmiljø inngår. Disse analysene legges til grunn for det forebyggende arbeidet. Agilia har kontrollmekanismer som gir mulighet til å oppdage risiko og mangler ved etterlevelse av disse rettighetene løpende gjennom året. Verneombudstjenesten, medarbeiderundersøkelse, risikokartlegginger og vernerunder er eksempler på slike kontrollmekanismer.

Rett til et sunt og trygt arbeidsmiljø

Risiko for sykefravær og ulykker er de største risikoene mot ansattes menneske- og arbeidstakerrettigheter. Det er ikke mulig å fjerne denne risikoen og i Agilia håndteres den gjennom et kontinuerlig forebyggende HMS-arbeid.

Sporområdene hvor togene parkeres, er en farlig arbeidsplass. Selv om ulykker heldigvis skjer sjelden, er skadepotensialet stort. I medarbeiderundersøkelsen sier 17 prosent av de ansatte at de ikke varsler om sikkerhetsrisiko på arbeidsplassen. Dette er for dårlig ettersom skadepotensialet er betydelig.

Renholdere har også vesentlig risiko for å utvikle helseplager som følge av nattarbeid, tunge løft og ensidig fysisk arbeidsbelastning. Sykefraværet i Agilia er omtrent 2 prosentpoeng høyere enn for renholdere generelt.

Frihet fra diskriminering

Kvinnelige renholdere i Agilia har noe mindre utbetalt i lønn enn sine mannlige kollegaer fordi de jobber mindre overtid og mindre i helger og på helligdager. Denne forskjellen kan være ønsket fra kvinnelige renholders side, men dersom dette ikke er frivillig vil det innebære en forskjellsbehandling.

Lønn til å leve av

Agilia har en egen tariffavtale med Klargjøringspersonellens forening som er medlem i Norsk Jernbaneforbund. Gjennom denne tariffavtalen er våre ansatte sikret en grunnlønn som ligger over vanlig tarifflønn. Agilia AS har heltidsstillinger som hovedprinsipp, men etter en effektiviseringsprosess i 2023 er den nå på 47%. Partene er enige i at denne deltidsandel er for høy og i 2024 skal vi derfor kartlegge ufrivillig deltid i Agilia.

Gjennomførte og planlagte tiltak

I aktsomhetsvurderingen for 2022 ble det avdekket risiki knyttet til sunt arbeidsmiljø, ytringskultur, lik lønn for likt arbeid og personvern. Det ble planlagt og gjennomført en rekke tiltak.

Status på tiltakene er som følger:

- Varslingsrutinene er gjennomgått og oppdatert i 2023.
- Personalthåndboken er oppdatert med ny informasjon om varslingsrutinene
- Medarbeiderundersøkelsen er gjennomgått for å sikre at den i tilstrekkelig grad avdekker alle vesentlige forhold knyttet til HMS. Det er tatt inn flere nye spørsmål, deriblant flere spørsmål om trakassering og mobbing.

- Undersøkt hvorvidt det kjønnsbaserte lønnsforskjeller for stab og ledelse, dette ble ikke påvist.
- Ansvar for etterlevelse av alle menneske- og arbeidstakerrettigheter ble plassert organisatorisk hos HR-sjef. HR-avdelingen overtatt fag- og gjennomføringsansvar for hele HMS-området
- Gjennomført revisjon av Agilias etterlevelse av alle menneske- og arbeidstakerrettigheter i egen virksomhet

Som følge av årets aktsomhetsvurdering, planlegger vi følgende tiltak i 2024:

- Forebygge ulykker: Bedre ansattes kunnskap om avvikssystemet, og øke bruke av det
- God beredskap ved ulykker: Bedre ansattes kunnskap om krisehåndtering
- Forebygge belastningsskader: Bedre tilrettelegging av det fysiske arbeidsmiljøet og bidra til at ansatte benytter fysioterapitilbudet som tilbys gjennom selskapets helseforsikring
- Forebygge belastningsskader: Tilby helseundersøkelse til alle ansatte som jobber natt
- Sikre at alle i utvidet ledergruppe har gjennomført kurs i GDPR
- Gjennomføre systematiske revisjon av samtlige IT-systemer med tanke på personvern og sikre at bruken er i tråd med GDPR

Negative konsekvenser og vesentlig risiko leverandørkjeden

Med basis i leverandørreskontroen er det gjennomført overordnede risikoanalyser av samtlige avtaler og leverandører med kjøp på over 1 million NOK. Dette har gitt Agilia oversikt over risikoen som er knyttet til selskapets direkte leverandører som i hovedsak er norskregistrerte selskaper.

Agilia benytter flere av de konsernovergripende rammeavtaler. For identifiserte risikoer og gjennomførte tiltak innen kategoriene IT-utstyr, IT-tjenester (utland) og tekstiler, vises det til informasjonen beskrevet under kapitlet om konsernavtaler. Utover de konsernovergripende rammeavtalene har Agilia følgende områder hvor det er identifisert risiko for menneskerettighetsbrudd:

- Forbruksmaterieell og rekvisita
- Renholdskjemi
- Renholdstjenester
- Andre underleverandører

Forbruksmaterieell og rekvisita

Agilia er en stor innkjøper av hygieneartikler og rekvisita til tog. I 2023 ble det innhentet dokumentasjon fra hovedleverandøren av disse produktene. Disse leverandørene har en Code of Conduct som dekker arbeidstager- og menneskerettigheter i leverandørkjeden og som inngår som et vedlegg til kontrakt. De har også et pågående arbeid for å følge opp og systematisk kartlegge, avdekke og kommuniserer risiko i leverandørkjeden.

Renholdskjemi

Agilia er en stor innkjøper av renholdskjemi og kjemi til graffiti fjerning. Leverandørkjeden for kjemiske produkter er globale og komplekse i hht Upphandlingsmyndighetens Riskanalytjäneste, og de anser derfor kjemiske produkter for å innebære høy risiko for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter. Vår leverandør har Code of Conduct som forplikter selskapet til å følge menneske- og arbeidstagerrettighetene med henvisning til blant annet Menneskerettighetserklæringen og FNs Global Impact, og de krever at deres leverandører følger de samme prinsippene.

Renholdstjenester

Agilia samarbeider med andre leverandører av renholdstjenester. Disse leverandørene er ikke en del av vårt tariffområde, og tilbyr andre arbeidsbetingelser til sine ansatte. 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. Agilia sørger for at underleverandører innen renholdstjenester er «Godkjent renholdsbedrift» av Arbeidstilsynet og at de ansatte har lønns- og arbeidsvilkår som følger av Forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtale for renholdsbedrifter (påseplikt).

Andre underleverandører

Agilia mangler oversikt over om andre underleverandører har tariffavtale, eller om de er underlagt allmenngjorte tariffavtaler. Denne risikoen vil følges nærmere opp i 2024.

Gjennomførte og planlagte tiltak

Status på tiltakene som ble identifisert i 2022 er som følger:

- Etablere rutiner for oppfølging av underleverandører i bransjer uten allmenngjort tariffavtale:
 - Planlagt, men ennå ikke gjennomført. Utføres i 2024.
- Tettere oppfølging av leverandører innen høyrisikokategorier

(renholdskjemi, andre underleverandører og rekvisita) i tråd med kravene i Agilia kvalitetssystem, ISO 9001.

– I desember 2023 ble Agilias største leverandører bedt om dokumentasjon på hvordan arbeidstaker- og menneskerettigheter blir ivaretatt. Resultatet av undersøkelsene er redegjort for i «Negative konsekvenser og vesentlige risiko i leverandørkjeden»

Planlagte tiltak for 2024:

- Etablere rutiner for oppfølging av underleverandører i bransjer uten allmenngjort tariffavtale
- Årlig oppfølging av leverandører innen høyrisiko-kategoriene forbruksmaterieell og kjemi

