Norske tog

ILLUSTRASJON: STADLER

Årsrapport 2024

Innhold

Togflåten 3
Norske togs rolle i jernbanesektoren 6

Del 1: Om Norske tog 7
Dette er Norske tog 8
Norske tog i tall 9
Milepæler Norske tog 2024 12
Administrerende direktørs kommentar 13
Våre mål 15
Våre tog 24

Del 2: Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse 28

Del 3: Styrets årsberetning 35

Del 4: Bærekraftsrapport 41
Generelle opplysninger 42
Rapportering etter EU-taksonomien 66
Klimaendringer 74
Forurensing 83
Ressursbruk og sirkulær økonomi 85
Egen arbeidsstyrke 93
Arbeidere i verdikjeden 97
Forretningsskikk 102

Del 5: Årsregnskap og noter 106

Norske togs flåte

Norske tog eier og forvalter cirka 90% av norske kjøretøy for persontogtrafikk

Antall

Maks hastighet

Antall seter

* Per togsett

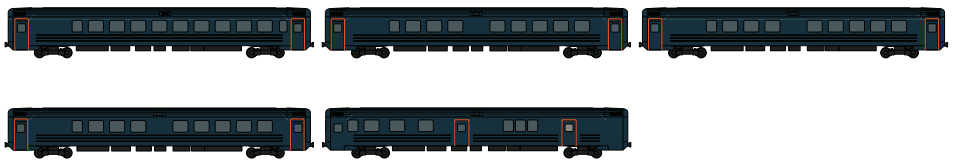
** Per vogn

Senger per vogn

Annet

Type 5

Underserier: A5-1 B5-3 B5-5



56 160 km/t A5 har 48 seter, B5 har 68 seter og BC5 har 40 seter **

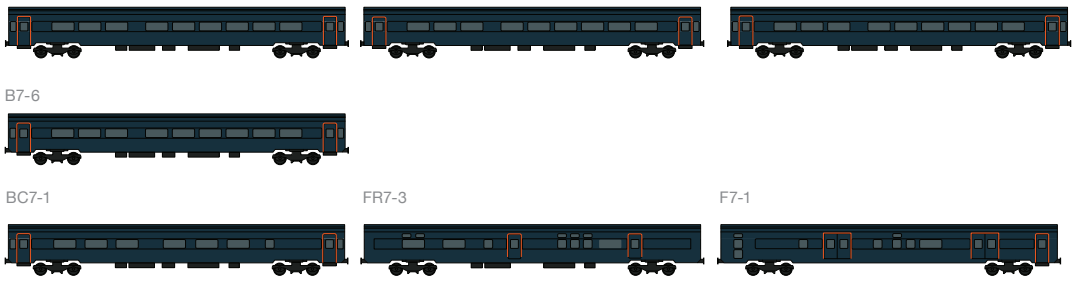
A5 har komfortklasse, BC5 har familieavdeling og FR5 er restaurantvogn. 6 vogner har liggestoler. B5-7 30 stk stoler per vogn.

Type 7

Underserier: A7-1 B7-4 B7-5

B7-6

BC7-1 FR7-3 F7-1



59 160 km/t A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter **

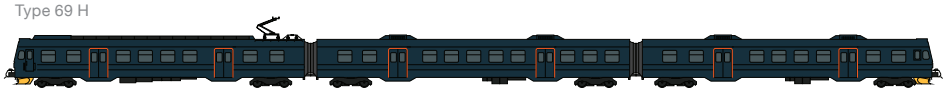
A7 har komfortklasse, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn. B7-7 har 23 liggestoler per vogn.
2 vogner er ombygd med liggestoler.

Type 69

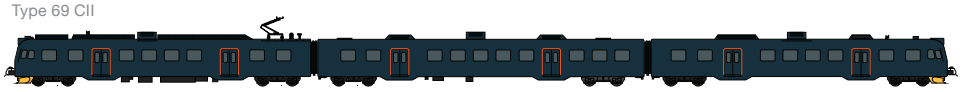
Underserier: Type 69 GA

Type 69 D

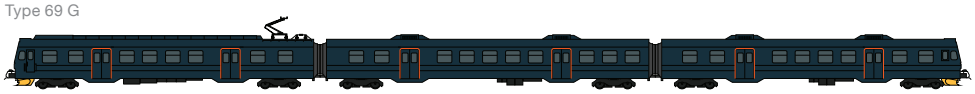
Type 69 H



Type 69 CII



Type 69 G



35 130 km/t 69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter *

Serie 69GA er to vognsett med færre seter

Type 70

6 160 km/t 233/238*

Type 72

36 160 km/t 310*

Type 73

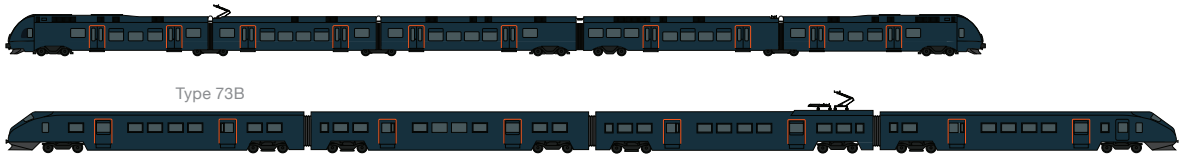
Underserier: Type 73A

20 210 km/t 204*

Type 74

53 200 km/t 240*

Type 75



83 200 km/t 295*

Type 76

14 200 km/t (160 km/t når toget kjører termisk) 196 sitteplasser*

Type 92

8 140 km/t 143*

Type 93

15 140 km/t 87*

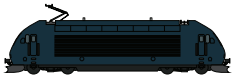
Di 4

5 140 km/t

WLAB 2

20 150 km/t 30

El 18



16 200 km/t

Norske togs rolle i jernbanesektoren

Samferdselsdepartementet

Strategisk styring av sektoren. Etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn. Eierstyring. Regulering.

Statens Havarikommisjon for Transport
Undersøker ulykker og hendelser på jernbanen for å forbedre sikkerheten.

Jernbane-direktoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling av sektoren.

Statens jernbanetilsyn
Tilsynsmyndighet for jernbanen.

Bane NOR SF
Forvalter eksisterende og bygger ny jernbaneinfrastruktur. Trafikkstyring. Forvalter og utvikler eiendom. Forretningsmessig innrettning.

Norske tog AS
Eier, forvalter og gir togoperatørene tilgang til togmateriell.

Entur AS
Reiseplan og billettering.

Vygruppen AS
Persontog, gods og buss.

Flytoget AS
Persontog.

SJ Norge AS
Persontog.

Go-Ahead Nordic
Persontog.

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører
Konkurrerer om oppdrag.

Nærings- og fiskeridepartementet

Mantena AS
Vedlikehold av kjøretøy.

Forvaltningsorganer
Statlig eide selvstendige enheter
Privat sektor

**oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet*

Om Norske tog

FOTO: BENJAMIN WARD

Dette er Norske tog

Om selskapet
Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikk-avtale med Jernbanedirektoratet. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted.

Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Statens eierskap
Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet og er et kategori 2-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet er å ha en aktør som kan tilby kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Særskilte rammer for selskapet
Kvaliteten og størrelsen på togflåten til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

Tabell 1: Finansielle nøkkeltall for 2023 og 2024

Finansielle nøkkeltall for 2023 og 2024

Driftsresultat
346
2023: 401

Resultat før skatt
153
2023: 209

Årsresultat
119
2023: 163

Netto kontantstrøm
571
2023: -182

Arbeidskapital
-385
2023: -627

Egenkapital
3 774
2023: 3 606

Egenkapitalandel
25,7%
2023: 25,9%

Avkastning på bokført egenkapital
3,3%
2023: 4,8 %

Norske tog i tall

270
motorvognsett

Et motorvognsett er en ikke-delbar togsammensetning som kan opereres som et tog og er satt sammen av enkeltkjøretøy med traksjon, eller av kjøretøy med og uten traksjon.

21*
lokomotiver

Et lokomotiv er et skinnegående kjøretøy med motor, og brukes til å trekke jernbanevogner i et tog. Norske togs lokomotiver benyttes i dag på Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

135**
personvogntog

En personvogn er et enkelt-kjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning. Et personvogn-tog er avhengig av et lokomotiv med trekkraft for å kjøre.

18
typer kjøretøy inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige tog, i tråd med samfunnets behov for persontogtrafikk. Norske tog har som mål å redusere antall typer tog, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kost-nader knyttet til drift og vedlikehold.

84
fornøyde passasjerer (skala fra 1-100)

Ifølge Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsindeks er flertallet av norske togpassasjerer fornøyd med kupékomforten på toget de reiser med.

19,6
gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet med kontraktene vi har inngått for nye tog er å anskaffe minimum ett tog per måned i gjennomsnitt og fase ut de eldste og dårligste togene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne og pålitelig togflåte.

*Ett lokomotiv av type Di4 er totalskadet etter ulykken på Nordlandsbanen.

** En vogn av type 7 er totalskadet og avhendes i begynnelsen av 2025. I tillegg er to vogner av type 5 totalskadet etter ulykken på Nordlandsbanen.

64

faste ansatte ved utgangen av 2024

Norske tog er en organisasjon med lang erfaring og spiss fagkompetanse.

3,3

% avkastning

I 2024 hadde Norske tog en avkastning på 3,3%. Langsiktig mål fra eier er 5% avkastning.

4

kunder

Vygruppen, Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead

A+

rating

Dagens rating fra Standard & Poors er A+. Målet er å opprettholde A+ ratingen.

25,7

% egenkapitalandel

I 2024 hadde Norske tog en egenkapitalandel på 25,7%. Norske tog legger opp til å ha en langsiktig egenkapitalandel over 25%, og kortsiktig over 20%.

Visjon:

Bedre og bedre tog, for flest mulig.

ILLUSTRASJON: ALSTOM

Milepæler Norske tog 2024

11. mars	Det første oppgraderte togsettet av type 73, som skal gå på Sørlandsbanen, ble presentert for politikere og aktører i togbransjen. Prosjektet er et initiativ fra Go-Ahead Nordic, og Norske tog samarbeider med Mantena om oppgraderingene.
25. mars	Alstom startet sammenstillingen av det første lokaltoget av type N05 i Salzgitter i Tyskland.
4. juni	Norske tog samlet jernbanesektoren til en felles fagdag, Togakademidagen, for andre gang. Målet med arrangementet var å styrke samarbeidet på tvers av jernbanesektoren og gi deltakerne faglig påfyll.
17. juni	Som en del av enigheten om det reviderte nasjonalbudsjettet mellom regjeringen og SV, ble det besluttet at et nattogtilbud til København skal etableres innen 2030.
14. august	I anledning Arendalsuka inviterte Norske tog togentusiaster til togdebatt om nattog til Europa, og hva som skal til for at flere tar toget.
6. september	Norge har siden 2023 vært i dialog med ukrainske myndigheter om å donere norske togsett til Ukraina. Før sommeren meldte ukrainske myndigheter at det ikke er praktisk gjennomførbart å ta imot togene. Norske myndigheter besluttet derfor å avslutte donasjonen.
18. september	Regjeringen besluttet at Norske tog skal overta Flytogets materiell, i forbindelse med at Flytoget skal bli et datterselskap av Vy-konsernet i løpet av 2025.
7. oktober	Regjeringen kunngjorde at de har til intensjon å legge om finansieringsmodellen til Norske tog, fra at selskapet tar opp lån i det private lånemarkedet til at staten skal tilby slik lånefinansiering. En beslutning rundt selskapets finansieringsmodell forventes fattet i 2025, og intensjonen er at den nye ordningen skal være på plass fra andre halvår 2025 dersom den vedtas.
24. oktober	Ulykke på Nordlandsbanen der et tog sporet av.
27. november	ERTMS ble satt i drift på Gjøvikbanen, som første strekning i Norge.

FOTO: BENJAMIN WARD

Administrerende direktørs kommentar:

Et svært krevende år for norsk jernbane

2024 står igjen som et «annus horribilis» for de togreisende, og det må nå være jernbanefamiliens oppgave å sørge for at vi aldri får et like dårlig år igjen.

2024 har vært et svært krevende år for norsk jernbane. For Norske tog sin del, har året vært preget av arbeid med våre største satsinger: anskaffelse av lokal-, region- og fjerntog, innføringen av tilstandsbasert vedlikehold og å bedre tilgangen til systemer og data. Disse fokusområdene er del av nøkkelen til å få ned antall feil på kjøretøyene våre, og bidra til en mer pålitelig jernbanesektor.

I året som har gått har norsk jernbane levert for dårlig på en rekke punkter. 2024 står igjen som et «annus horribilis» for de togreisende, og det må nå være jernbanefamiliens oppgave å sørge for at vi aldri får et like dårlig år igjen. De reisende er ikke interesserte i skyldfordeling – kun av at togene skal gå til rett tid. For Norske tog sin del handler dette om å sørge for at vi har riktige tog, nok tog, og at de vedlikeholdes og forvaltes riktig.

Som et ledd i dette har vi i 2024 fokusert på implementeringen av tilstandsbasert vedlikehold (CBM – Condition Based Maintenance). Vi vil forbedre tilgjengeligheten og påliteligheten til togene våre ved å forutse og forhindre problemer før de oppstår, basert på data og analyse fra togfremføring. Gjennom året har vi samarbeidet med ulike aktører og installert sensorutstyr på togene som skal brukes til å overvåke materielltilstanden. Målet er at CBM skal gi færre feil som fører til innstillinger og forsinkelser, og effektivisere vedlikeholdsarbeidet.

Den norske togparken har mye gammelt materiell, og gjennomsnittsalderen for flåten har nå økt til 19,6 år. De eldste togsettene i drift, type 69, har kjørt siden 1971. Det er derfor helt nødvendig å få nye lokal-, region- og fjerntog inn i togparken, som skal erstatte det eldste materiellet. Vi er godt i gang med å kjøpe inn nye tog, og ser fremgang i de store anskaffelsene. Det første nye lokaltoget vil komme til Norge for testing vinteren 2025/2026, og det tas sikte på å starte produksjonen av de nye fjerntogene i løpet av 2025.

Norske togs økonomiske situasjon har fortsatt å være stabil gjennom fjoråret. Tross en nedgang i selskapets resultat, fortsetter den økonomiske situasjonen å være trygg. I statsbudsjettet for 2025, som ble lagt frem i oktober, varslet regjeringen at de har til hensikt å legge om Norske togs finansieringsmodell, fra å hente finansiering i privatmarkedet, til en modell med statlige lån. Målet er at dette skal iverksettes fra 2. halvår 2025, og Norske tog har dialog med staten om denne prosessen.

Bærekraft står sentralt i vår strategi, og selskapet jobber aktivt med å forbedre arbeidet med bærekraftsrapportering og tiltak. Det er en essensiell del av vårt samfunnsoppdrag å bidra til å få ned utslippene fra transportsektoren. Da er vi også avhengige av at toget er et så attraktivt transportmiddel som mulig, og kan utkonkurrere privatbilbruk.

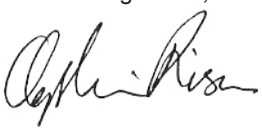
I 2025 vil Norske tog fortsette arbeidet med anskaffelsesprosjektene, oppgradering av type 72-togene og installasjon av ERTMS-ombordutstyr i togene. Videre har regjeringen bestemt at Norske tog skal overta Flytogets materiell, og vi vil jobbe videre med denne transaksjonen i året som kommer. I tillegg har det kommet signaler fra regjeringen om at det skal etableres dag- og nattogtilbud til resten av kontinentet – kanskje allerede fra 2026. Dette ønsker Norske tog velkommen, og vi bidrar gjerne til å realisere politikernes ønsker om et attraktivt togtilbud til utlandet.

Til slutt vil jeg si at jeg har tenkt mye på den tragiske ulykken på Nordlandsbanen i oktober, hvor en lokomotivfører omkom. Dette er en hendelse som preger hele jernbanefamilien, og minner oss om at sikkerhet skal være ledende for alt vi gjør.

Det er vår jobb å sørge for at vi har trygge og sikre tog, både for de ansatte, de reisende, og for alle rundt. Den påfølgende stansen i trafikk har også vært krevende i manges hverdag, og mangelen på tilgjengelige tog understreker behovet for å ha standardiserte tog, og nok tog.

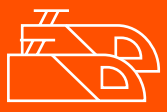
Vi ser frem til å fortsette vårt arbeid for å levere bedre og bedre tog, for flest mulig. De reisende må kunne stole på at norsk jernbane har tilgjengelige og pålitelige tog i årene som kommer.

Med vennlig hilsen,



Øystein Risan
Administrerende direktør, Norske tog

Våre mål



Mål 1:

Konkurransedyktige tilbud og fornøyde kunder

Norske tog skal sørge for tilstrekkelig mange standardiserte og tidsriktige tog, og tilleggsytelser, til å gi fornøyde kunder og passasjerer.

Mål 2:

Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektive og bærekraftige anskaffelser, forvaltning og utleie av tog.

Mål 3:

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog skal ha kompetente og fornøyde medarbeidere med sterk kundeorientering.

Mål 4:

Finansiell handlefrihet

Norske tog skal ha finansiell handlefrihet for å sikre at størrelsen på togparken er tilpasset kundenes behov og det offentlig finansierte togtilbudet.

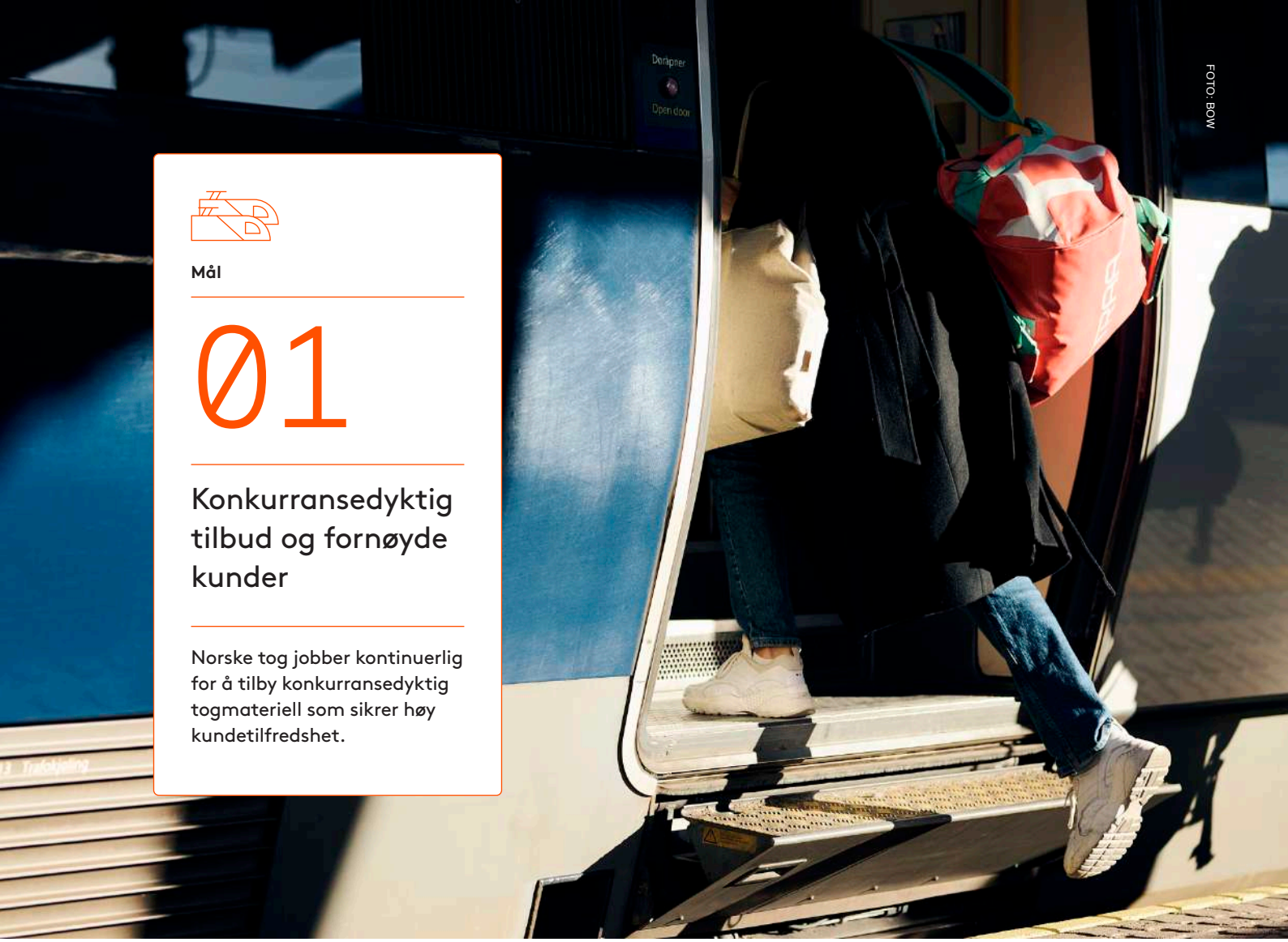


FOTO: BOW

Mål

01

Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder

Norske tog jobber kontinuerlig for å tilby konkurransedyktig togmateriell som sikrer høy kundetilfredshet.

Togmateriell

I dag har Norske tog en togflåte på rundt 300 togsett, med 18 ulike togtyper. For mer informasjon om flåten og hvordan vi vedlikeholder den, se kapittelet «Våre tog».

Kunder

I 2024 har Norske tog hatt fire kunder; Go-Ahead, SJ Norge, Vy Tog og Vygruppen.

GoAhead er operatør på Trafikkpakke 1 Sør, og drifter fjerntogstrekningen på Sørlandet, fra Oslo S via Kristiansand til Stavanger, lokaltogstrekningen Stavanger-Sandnes-Egersund og regionstrekningen på Arendalsbanen. I siste halvdel av 2024 varslet regjeringen at de vil direktetildele trafikkpakke 1 til Vygruppen fra 2027.

SJ Norge er operatør på Trafikkpakke 2 Nord, og drifter fjerntogstrekningene Dovrebanen (Oslo-Trondheim), og Nordlandsbanen, samt regiontogstrekningen på Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen (Lundamo-Trondheim-Steinkjer), Meråkerbanen og Saltenpendelen (Bodø-Rognan).

Vy Tog er operatør for Trafikkpakke 3 Vest. Vy Tog opererer fjerntogstrekningen Oslo-Bergen, samt regiontogstrekningen Bergen-Voss-Myrdal og lokaltogstrekningen Bergen-Arna.

Vygruppen er operatør på trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2. Østlandet 1 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogstrekningene Spikkestad-Lillestrøm og Stabekk-Ski. Østlandet 2 omfatter regiontogene på strekningene Skien-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer, lokaltog på strekningene Kongsberg-Eidsvoll, Drammen-Dal og Asker-Kongsvinger, samt togtilbudet mellom Notodden-Porsgrunn (Bratsbergbanen).

Passasjerer

Jernbanedirektoratet samler inn data blant de togreisende og rapporterer kvartalsvis kundetilfredshetsindeks. På spørsmål om hvor fornøyd passasjerene er med kupékomforten på reisen, ble det samlede resultatet på tvers av alle togoperatørene i 2024 på 84 (hvor 100 er maks). Det er samme nivå som i 2023. En stor andel av togflåten nærmer seg slutten av levetiden,

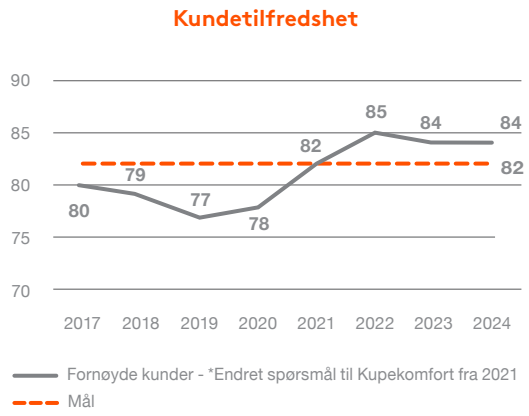
noe som preger tilbudet til passasjerene i dag. Den skal erstattes med nye tog innen få år.

Norske tog har i 2024 gjort en rekke tiltak for å forbedre den generelle reiseopplevelsen for togpassasjerer. Dette kan du lese om i kapittelet “Våre tog”.

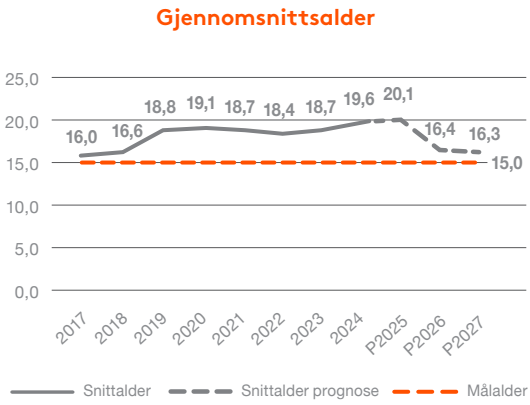
Bane NOR rapporterer om en nedgang i punktligheten på persontog i 2024 på 1,5 prosentpoeng sammenliknet med 2023 (fra 87,6% til 86,1%). Det er under målsettingen på 90%, og årsaken til det er sammensatt. Antall forsinkelser som skyldes feil på togene har også økt i 2024. Les mer om punktlighet på Bane NORs nettsider (www.banenor.no).

Grafene til høyre viser indikatorer knyttet til mål 1: *Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder.*

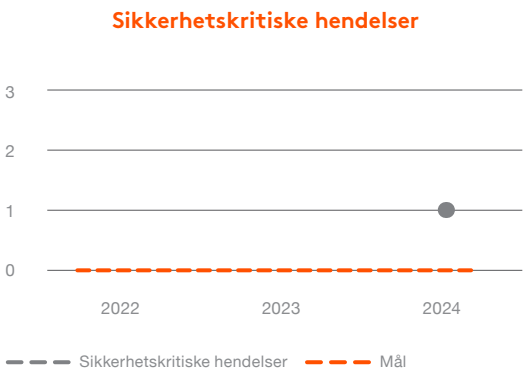
Graf 1: Utvikling i Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsindeks på spørsmål om kupékomfort på reisen.



Graf 2: Utvikling i gjennomsnittsalder på Norske togs togmateriell.



Graf 3: Utvikling i antall sikkerhetskritiske hendelser i Norske tog. Den sikkerhetskritiske hendelsen i 2024 var avsporingen på Nordlandsbanen. Det er ikke rapportert om hendelser som følge av Norske togs leveranser.



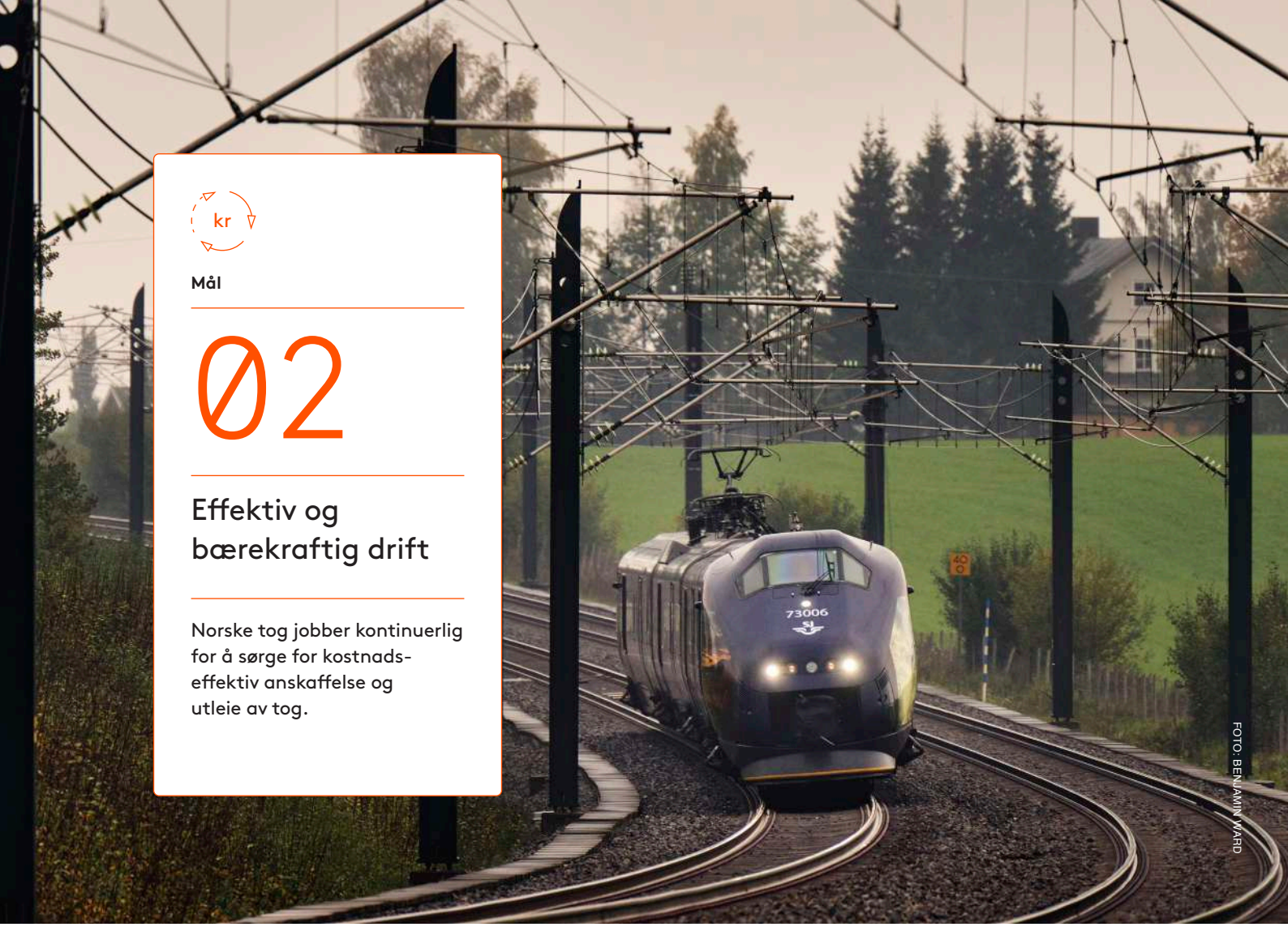


FOTO: BENJAMIN WARD

Mål

02

Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog jobber kontinuerlig for å sørge for kostnads-effektiv anskaffelse og utleie av tog.

På grunn av særforhold på det norske jernbanenettet, kombinert med tøffe klimaforhold, må tog som skal trafikkere i Norge tilpasses norske forhold. Relativt store kontrakter, i norsk sammenheng, er derfor avgjørende for å få gode priser i markedet og for å motivere leverandører til å delta i anbudskonkurransene Norske tog utsteder.

Når mange tog skal anskaffes på kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har et sterkt, kompetent fagmiljø til å følge opp disse omfattende og krevende prosjektene.

Oppgraderinger og vedlikehold

Oppgradering og vedlikehold av eksisterende togsett er avgjørende for å opprettholde levetiden på togene, og samtidig sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende. I tillegg er godt vedlikehold en viktig faktor for å redusere antallet forsinkelser og innstillinger som skyldes feil på togene.

Du kan lese mer om hva Norske tog gjør for å opprettholde levetiden på togene i kapittelet “Våre tog”.

Bærekraftig drift

I bærekraftsrapporten gis det en nærmere beskrivelse av Norske togs arbeid for bærekraftig drift i 2024. Videre oppsummeres noen hovedpunkter.

- Norske tog fikk i januar 2024 godkjent sine vitenskapsbaserte klimamål hos Science Based Targets Initiative (SBTi). Høsten 2024 startet Norske tog arbeidet med en klimaomstillingsplan. Planen skal ferdigstilles i 2025, og skal inneholde tiltak som må gjennomføres for å nå virksomhetens klimamål for 2030 og 2050.

- Norske tog gjennomfører en rekke tiltak for å bidra til økt sirkularitet. I 2024 har selskapet blant annet:

  - Stilt krav til bærekraft ved innkjøp og forvaltning av kjøretøyene. Det ble i 2024 stilt krav til offentlige virksomheter i Norge om å vekte klima- og miljø med 30 % i anskaffelser.
  - Forlenget og ivaretatt togenes levetid gjennom modifikasjoner og oppgraderinger av materiellet.
  - Gjenbrukt komponenter fra utfasede tog, for eksempel togradioer.
  - Samarbeidet med avfallshåndterer om å løfte håndtering av avfallsfraksjoner fra avhendede tog i henhold til avfallshierarkiet.

- I 2024 ble første fase tilstandsbasert vedlikehold på FLIRT-flåten gjennomført.
- Endret rutiner for bærekraftsrapportering i henhold til *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD).

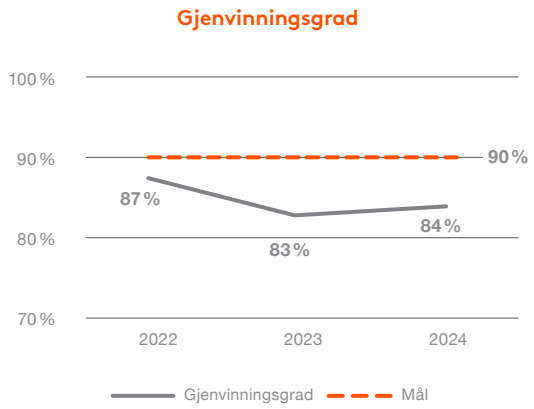
Skal Norske tog nå selskapets bærekraftsmål, er samarbeid med de viktigste interessentene avgjørende. I 2024 har følgende vært viktig:

- Norske tog jobber løpende med energieffektivisering i anskaffelser og i forvaltning av togmateriell. I 2024 ble det etablert et bedre datagrunnlag for togene, som gir et bedre grunnlag for å vurdere energieffektivisering av tog i drift og underveis i anskaffelser.
- Gjennomføring av utviklingsarbeid med førerassistanse på tog i toganskaffelsene, gjennom Driver advisory system (DAS) og på sikt automatisk togføring (ATO), som vil bidra til optimalisert energiforbruk i togene.
- Deltagelse i Enturs datasamarbeid for å etablere kommunikasjon av standardiserte beregninger av utslipp fra transportsektoren i Norge.
- Norske tog har koordinert samarbeidsmøter om støy innen sektoren.
- Arbeid for økt samarbeid og kompetansedeling i sektoren. Norske tog har blant annet bidratt til å utvikle et opplæringsprogram innen jernbaneteknikk i samarbeid med Imperial College London, som starter i 2025.
- Oppfølgingsmøter med leverandører for risiko som en del av aktsomhetsarbeidet.
- ESG-revisjon for en leverandør.

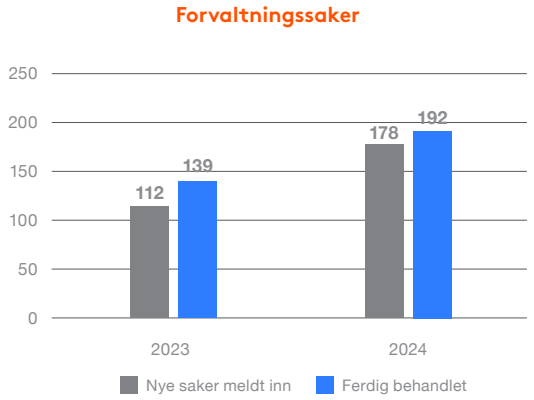
Grafene viser indikatorer knyttet til mål 2: *Effektiv og bærekraftig drift.*

Graf 6 viser en økning i forsinkelsestimer grunnet feil på kjøretøy. De eldste togene type 69 og 70 har betydelige flere feil enn nyere materiell og skal erstattes med nye lokal- og regiontog. I mellomtiden gjennomføres det tiltak på type 69, 72 og 73 på strømretter, dører og ATC for å forbedre driftsstabiliteten. Målsetning er å redusere antall forsinkelser og innstillinger med 20% i 2025 og halvere dem på sikt.

Graf 4: Utvikling i gjenvinningsgrad ved skroting av tog.



Graf 5: Utvikling i antall nye forvaltningssaker fra operatørene som er meldt inn og i antall ferdig behandlede forvaltningssaker.



Graf 6: Utvikling i forsinkelsestimer og andelen av totale forsinkelsestimer i togtrafikken grunnet feil på materiell.

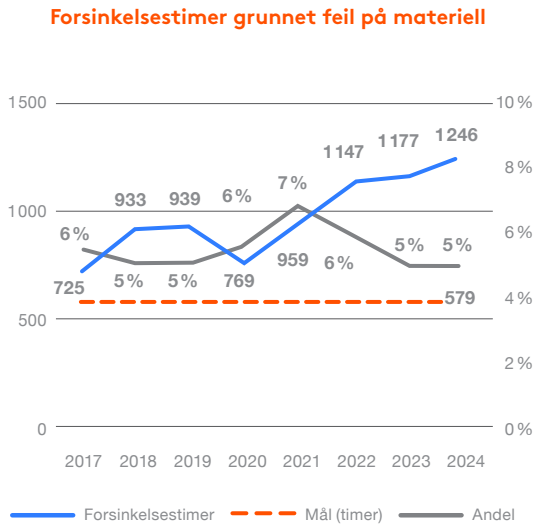


FOTO: HAMPUS LUNDGREN

Mål

03

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog har som mål å ha fornøyde medarbeidere med god og relevant kompetanse.

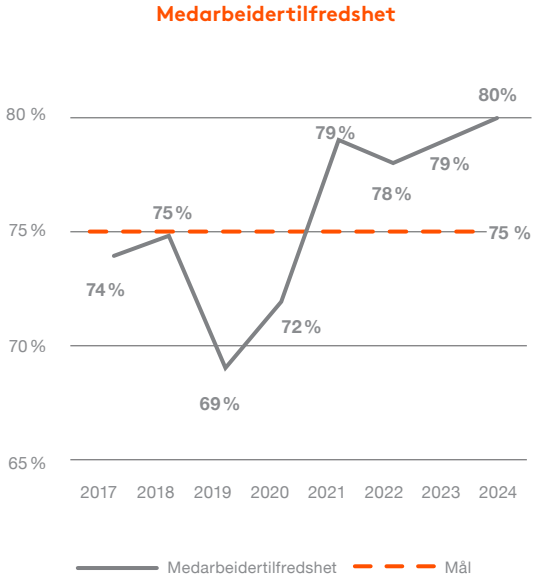
For å sikre en effektiv forvaltning av togflåten, kombinert med at rekordmange tog skal anskaffes på kort tid, er det avgjørende at Norske tog har et sterkt og kompetent fagmiljø. Dette er essensielt både for effektiviteten og kostnadskontrollen i gjennomføringen av disse omfattende og krevende prosjektene.

Norske tog har i 2024 gjennomført en medarbeider-undersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå. Det er bare mindre endringer i resultatene sammenlignet med den tilsvarende undersøkelsen i 2023. For arbeidsglede er scoren på 80 (opp fra 79 i 2023) og for lojalitet er scoren på 85 (ned fra 86 i 2023). En score på over 75 vurderes som høy. Norske tog har de siste årene hatt en gjennomgående høy score på medarbeidertilfredshet.

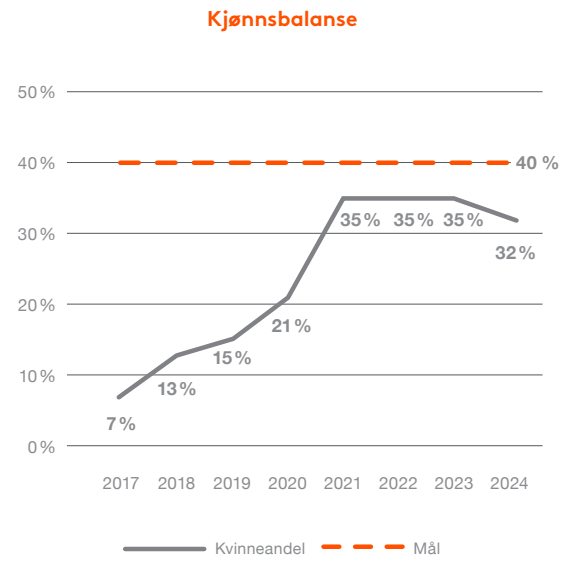
Sykefraværet i Norske tog fortsetter å være lavt og ligger i 2024 på 3,5% (opp fra 1,6% i 2023).

Grafene viser indikatorer knyttet til mål 3: *Kompetente og fornøyde medarbeidere.*

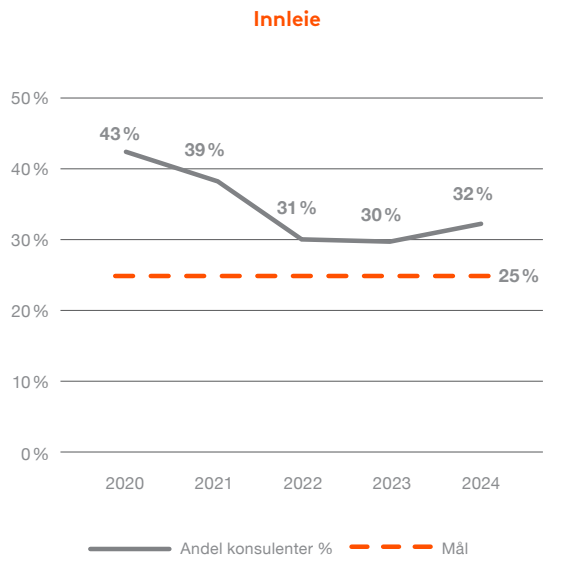
Graf 7: Utvikling i medarbeidertilfredshet blant ansatte i Norske tog.



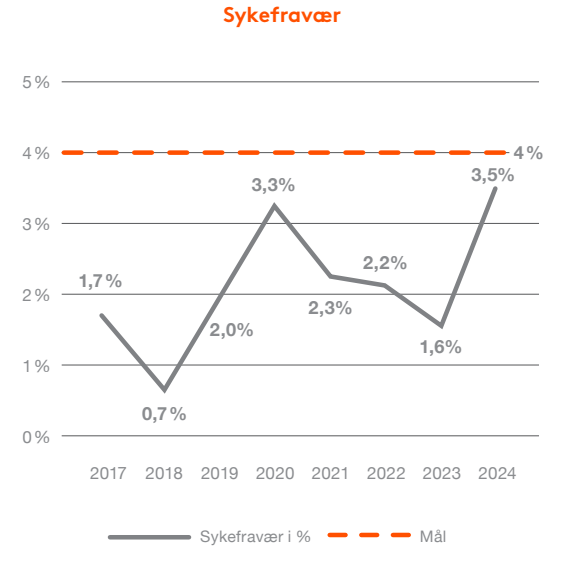
Graf 8: Utvikling i kjønnsbalanse blant ansatte i Norske tog.



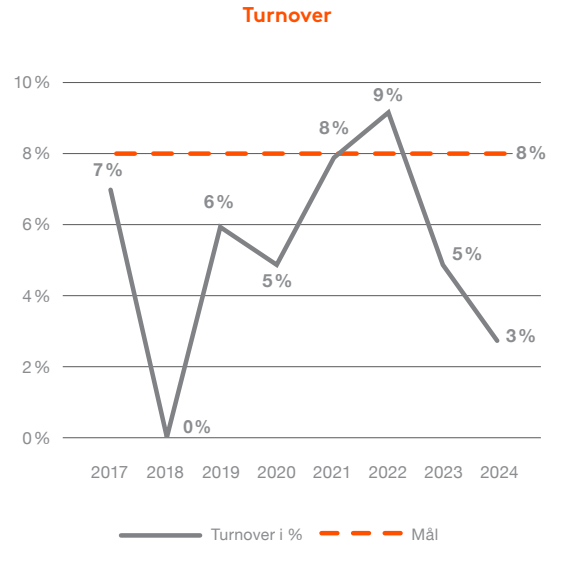
Graf 9: Utvikling i andel bruk av innleide konsulenttimer, målt opp mot totale dagsverk i Norske tog.



Graf 10: Utvikling i sykefravær blant ansatte i Norske tog.



Graf 11: Utvikling i turnover av ansatte i Norske tog.



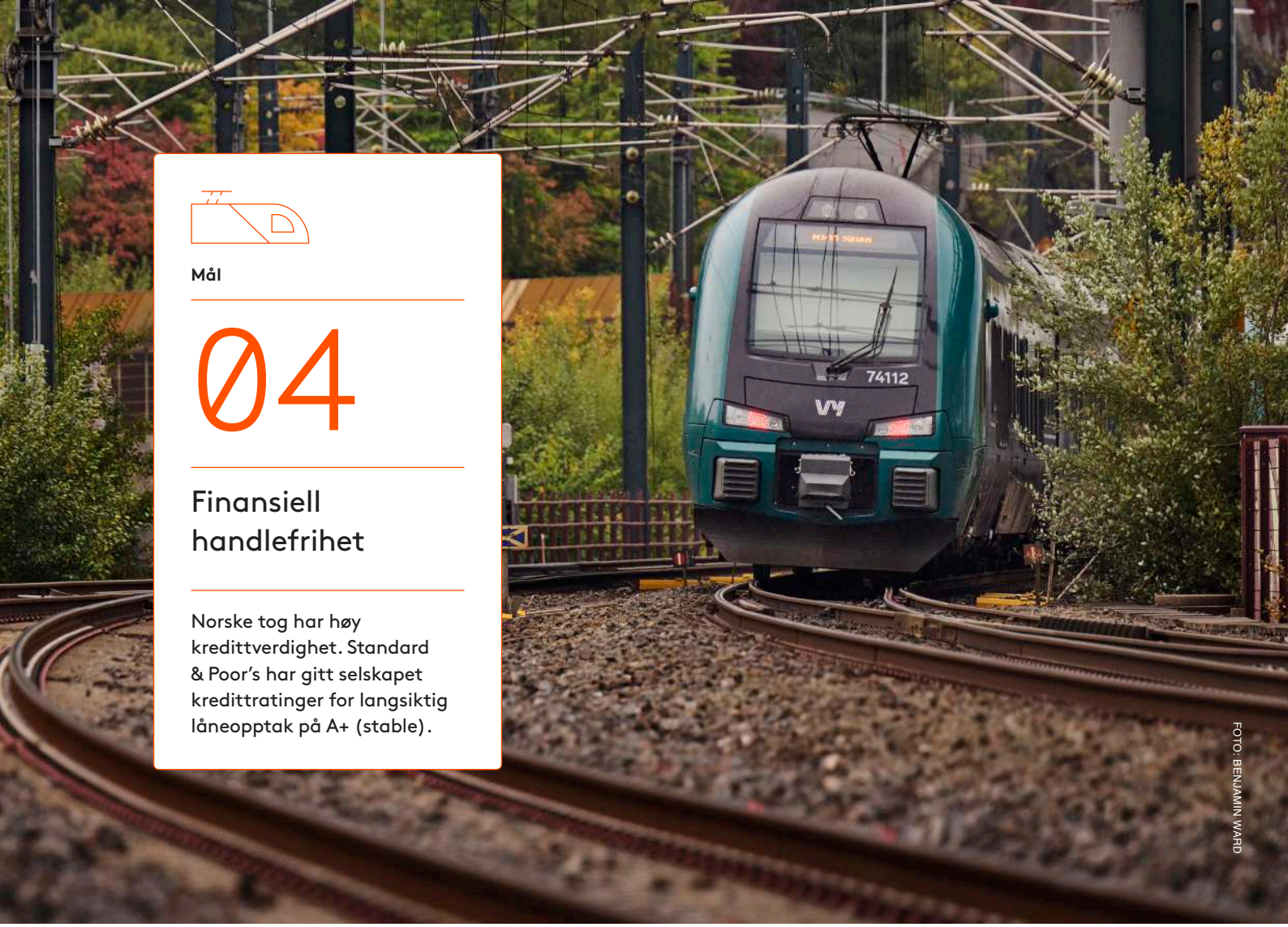


FOTO: BENJAMIN WARD

Mål

04

Finansiell handlefrihet

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på A+ (stable).

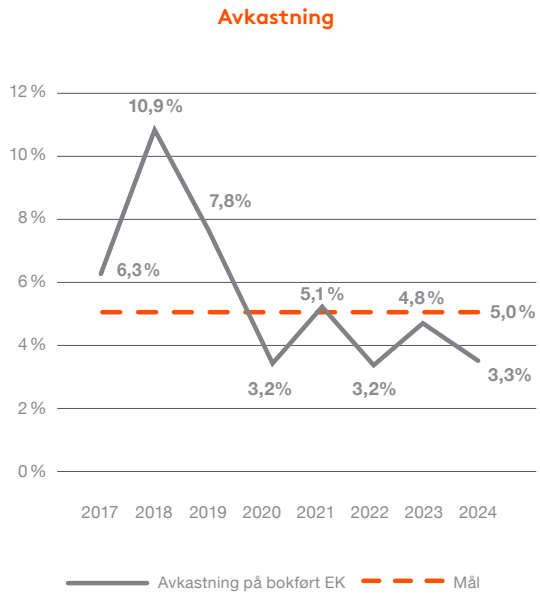
Norske tog benytter låneopptak gjennom Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). Dette programmet inneholder ingen finansielle krav, men en eierskaps-klausul knyttet til at staten skal eie 100% av Norske tog.

Per 31.12.2024 har Norske tog AS en ubenyttet lånefasilitet på 3 000 MNOK med forfall i juni 2026.

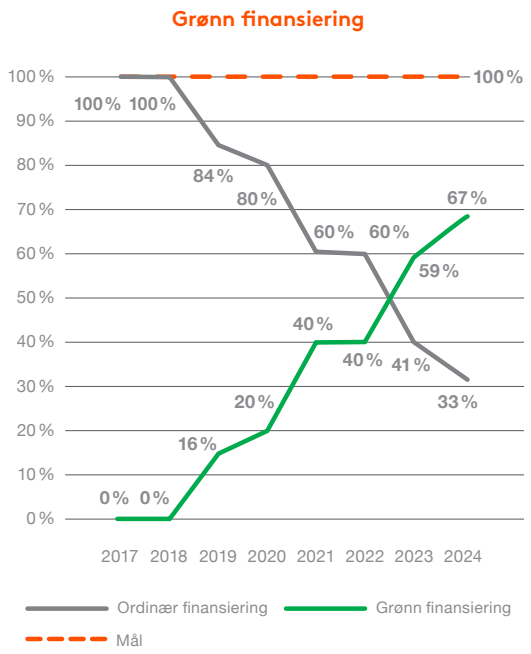
Regjeringen kunngjorde i 2024 at de har til intensjon å legge om finansieringsmodellen til Norske tog, fra at selskapet tar opp lån i det private lånemarkedet til at staten skal tilby slik lånefinansiering. Intensjonen er at denne nye ordningen skal være på plass fra andre halvår 2025. Norske tog har i 2024 jobbet for å løse oppdraget fra Samferdselsdepartementet på en best mulig måte. Norske tog skal ha finansiell handlefrihet til å sikre nødvendig finansiering av drift og investeringer, og jobber for at dette ivaretas også i forslaget til ny finansieringsmodell.

Grafene viser indikatorer knyttet til mål 4: *Finansiell handlefrihet.*

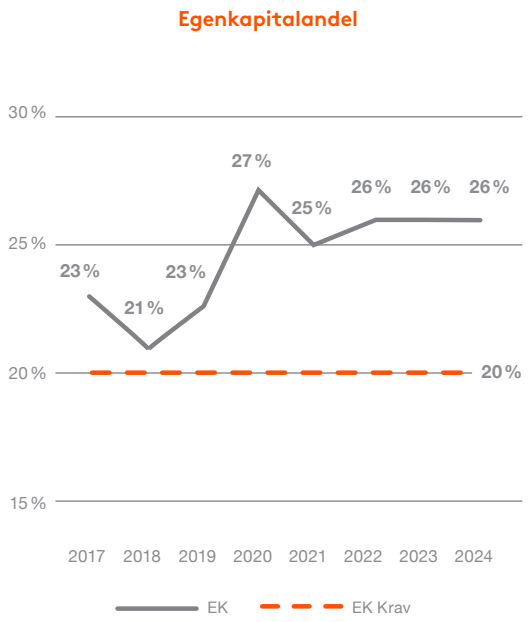
Graf 12: Utvikling i avkasting på bokført egenkapital i Norske tog.



Graf 13: Utvikling i andel grønn finansiering i Norske tog.



Graf 14: Utvikling i Norske togs egenkapitalandel.



ILLUSTRASJON: ALSTOM

Våre tog

Norske tog har ansvar for å anskaffe, eie og forvalte materiell til persontogtrafikk i Norge. Dette kapittelet har en oversikt over selskapets togmateriell, store pågående toganskaffelser og informasjon om hvordan togmateriellet ble vedlikeholdt i 2024.

Togflåten
Norske tog har en togflåte på rundt 300 togsett, med 18 ulike togtyper. Dagens togflåte kan deles inn i tre kategorier etter alder:

150
Våre nyeste togsett:
Totalt 150 FLIRT-tog (type 74, 75 og 76) som ble levert fra 2012 til 2023, hvorav 14 av disse (type 76) er bimodale.

71
Togsett fra 2000-tallet:
Totalt 71 togsett, hvorav 36 er av type 72, 20 er av type 73A/73B og 15 er av type 93.

49
Gamle tog fra 70-, 80- og 90-tallet:
- Totalt 49 togsett, hvorav 35 er av type 69, 6 er av type 70 og 8 er av type 92.
- Totalt 21 lokomotiv, hvorav 5 er av type Di4 og 16 er av type El18.
- Totalt 135 vogner, hvorav 56 er av type 5, 59 er av type 7 og 20 er av type WLAB2.

Gjennomsnittsalderen til selskapets togflåte er i 2024 på 19,6 år, mot 18,7 år i 2023. Selskapets togflåte blir stadig eldre, og en stor andel av flåten har nå passert teknisk levetid. For å imøtekomme både trafikkvekst og de reisendes krav til funksjonalitet og fasiliteter, er det behov for betydelige investeringer i nye tog. Med de anskaffelsesavtalene som Norske tog har per i dag kan det anskaffes inntil 200 nye lokal- og regiontog og inntil 100 nye fjerntog. Det betyr at dersom opsjonene blir utløst kan det bli en kapasitetsøkning på jernbanen fra 2028.

Lokal- og regiontog
Norske tog har inngått kontrakt med Alstom SA om kjøp av 36 nye lokaltog og 19 nye regiontog – Cordia Nordic – som skal erstatte gamle og utdaterte tog på Østlandet. Avtalen innebærer mulighet for å utløse opsjoner på levering av totalt 200 nye tog. De nye togene ble satt i produksjon i fjerde kvartal 2023.

Kontrakten for nye lokal- og regiontog hadde opprinnelig en ramme på 20 milliarder kroner. Kostnadene har økt på grunn av valutakursjustering, prisvekst og endringsordre i prosjektet, men prognosene viser at prosjektet ser ut til å holde seg innenfor den pris- og valutakursjusterte rammen fra Samferdselsdepartementet.

Den første delen av bestillingen på 30 lokaltog skal erstatte type 69-togene, som har passert teknisk levetid, og ikke lenger tilfredsstiller de reisendes krav til blant annet klimaanlegg, nettdekning og universell utforming. De første togene settes i trafikk på L1 Spikkestad - Lillestrøm.

Den andre delen av leveransen er på 6 lokaltog og 19 regiontog, og er også planlagt benyttet på Østlandet.

De nye lokal- og regiontogene har blitt forsinket. Det første lokaltoget er etter oppdatert plan klar for trafikk i 2026. I forhold til opprinnelig plan da kontrakten ble signert er forsinkelsen nå på cirka ett år. De resterende lokal- og regiontogene vil bli tilsvarende forsinket. Forsinkelsen skyldes utfordringer Alstom har med sine underleverandører, men også utfordringer i selve produksjonen. Også andre store togselskap i Europa med bestillinger hos Alstom har fått beskjed om tilsvarende forsinkelse. Norske tog er i tett dialog med Alstom om situasjonen og jobber for å sikre så god fremdrift som mulig i prosjektet, gitt de oppståtte utfordringene.

Fjerntog
Flere av dagens fjerntog er over 40 år gamle og har nådd slutten av sin levetid. Norske tog inngikk derfor i 2023 en avtale med Stadler om innkjøp av 17 nye fjerntog, med opsjon på anskaffelse av opptil 100 nye tog totalt[1].

De nye fjerntogene – FLIRT Nordic Express – er videreutviklet fra Stadlers mest solgte togmodell FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train), og er spesialtilpasset norske forhold. Kontrakten hadde opprinnelig en ramme på 8 milliarder kroner. Kostnadene har økt på grunn av valutakursjustering, prisvekst og endringsordre i prosjektet, men prognosene viser at prosjektet ser ut til å holde seg innenfor den pris- og valutakursjusterte rammen fra Samferdselsdepartementet.

[1] De 17 bestilte togene er lange togsett, så i praksis betyr det at det gjenstår 66 korte eller 33 lange togsett i opsjonen.

FOTO: DIDRIK RUD

De nye fjerntogene skal trafikkere Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Det er togene på Bergensbanen som skal erstattes først. Det kjøpes inn både elektrifiserte og bimodale tog.

Det første nye fjerntoget vil etter oppdatert plan være klart for trafikk i 2028. Forsinkelsen på det første togsettet blir med dette på inntil ett år. Det skyldes en flomskade hos en underleverandør til togprodusenten Stadler, samt enkelte utfordringer med designet på de nye togene.

Midtlivsoppgradering av type 72
Norske tog har inngått avtale med Alstom om midtlivsoppgradering av de italienske type 72-togene, som nærmer seg 20 år gamle. Det første midtlivsoppgraderte toget kom til Norge 15. desember 2024. Toget vil gjennomgå en testperiode før det overleveres Vy og settes i drift.

De 20 år gamle togene vil fremstå som helt nye etter oppgraderingen. Togene får store utvendige endringer, og vil innvendig få et skandinavisk design. I tillegg til ytre oppgraderinger sjekkes også vognkassen for skader, samt at det gjøres en rekke tekniske oppgraderinger. De ferdig oppgraderte togene vil gi et stort løft for både passasjerene og operatørene.

To og to tog skal i oppgraderingsperioden være ute av trafikk for å bli oppgradert i Västerås av Alstom. Det siste toget som oppgraderes skal etter planen være klart for å settes i trafikk i løpet av 2027/2028.

Togene skal operere som lokaltog i Oslo-området og på Jærbanen. Det er passasjerene på Østlandet som får gleden av det første oppgraderte togsettet, som skal driftes av Vy.

Oppgradering og vedlikehold
Oppgradering og vedlikehold av eksisterende togmateriell er avgjørende for å opprettholde levetiden på togene og samtidig sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende. I tillegg er godt vedlikehold en viktig faktor for å redusere antallet forsinkelser og innstillinger som skyldes feil på togene.

En proaktiv forvaltning av togene skal sikre høy tilgjengelighet, pålitelighet og lang levetid. Forvaltningsoppgavene omfatter behandling av henvendelser fra operatører, vurdering av endringsforslag til vedlikehold og dokumentasjon, samt kvalitetskontroll på verksted. I tillegg jobber Norske Tog proaktivt med å identifisere og implementere forbedringstiltak for tekniske systemer, vedlikeholdsprogrammer og teknisk dokumentasjon. Hovedtiltaket i forvaltningsstrategien til Norske tog er å innføre tilstandsovervåkning (OCM) og tilstandsbasert vedlikehold (CBM). Strategien innebærer at Norske tog ønsker å ta en mer aktiv rolle innenfor vedlikehold.

Norske tog har et eget dedikert team som utelukkende jobber med håndtering av løpende forvaltningssaker. Teamet jobber proaktivt med forvaltning, og har et aktivt samarbeid med operatørene.

I 2024 tok Norske tog initiativ til å etablere en egen punktlighetsgruppe i samarbeid med togoperatørene og Bane NOR. Gruppens mandat er å identifisere og adressere tekniske feil ved togmateriellet, samt skape et forum der aktuelle tekniske tiltak kan drøftes og iverksettes for å forbedre situasjonen.

Tidligere gjennomførte Norske tog tilstandskontroller av togene hvert annet år. I 2024 tok selskapet imidlertid initiativ til hyppigere vedlikeholdsinspeksjoner hos operatørene, med mål om å sikre riktig kvalitet på vedlikeholdsgjennomføringen. Dette har allerede gitt positive resultater i form av økt avdekking av feil på et tidligere tidspunkt.

I tillegg til det løpende forvaltningsarbeidet har Norske tog i 2024 jobbet med flere modifikasjons- og oppgraderingsprosjekter for å heve kvaliteten, ivareta sikkerheten og redusere antall feil på togmateriellet:

- Type 76: Leverandør har gjennomført garantiarbeid og modifikasjoner, som har løst tilgjengelighets-problemer, og fått togene tilbake i drift.
- Type 93: Installasjon av programmerbar logisk styring for bedre overvåking og kontroll av batteriene på togene, har sammen med andre utbedringer ført til en reduksjon på omtrent 50% i feil på batteriene.
- Type 73: Flere modifikasjoner er gjennomført, noe som har redusert feil på togene med omtrent 20%.
- El-18: Overhaling og reparasjon av traksjons-motorer har resultert i en reduksjon på over 60% i registrerte feil.
- Type 5: Bytte av aktiveringssylindere til magnetskinnebremsen for å sikre bedre vinter-funksjonalitet og styrke effekten av nødbremsen, har ført til en reduksjon på over 60% i registrerte feil.

Utfasing og gjenvinning av tog

Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av komponenter som kan gjenbrukes, før de sendes til gjenvinning. Norske tog har et fast samarbeid med gjenvinningsselskapet Hellik-Teigen som holder til i Hokksund.

I 2024 har 5 togsett blitt avhendet til Hellik Teigen (3 av type 69 og 2 av type 92). I 2025 er det planlagt at 14 tog skal fases ut og gjenvinnes.

Overta Flytogene

Regjeringen har i 2024 besluttet av Vy og Flytoget skal slås sammen, ved at Flytoget blir et datterselskap av Vy. Hittil har Flytoget eid sine egne tog, men med sammenslåingen vil Norske tog overta Flytogets tog-materiell. Målet med overføringen er å samle statens togmateriell i ett selskap for å legge til rette for en langsiktig og helhetlig materiellforvaltning. Norske tog og Flytoget har høsten 2024 jobbet sammen for å løse oppdraget fra Samferdselsdepartementet på en best mulig måte.

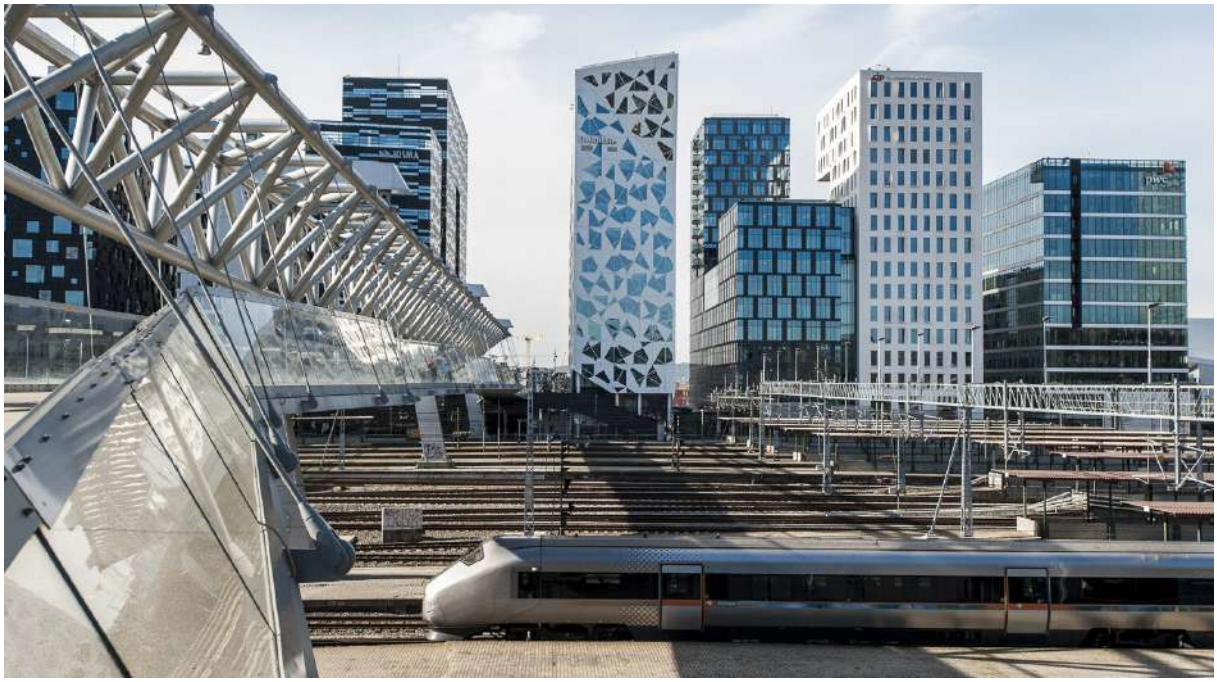


FOTO: CF SALICATH / FLYTOGET

FOTO: NIKOLAS GOGSTAD

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Norske tog rapporterer etter *Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelses anbefalte rapporteringsrammeverk*. Det kan man lese mer om her: https://nues.no/eierstyring-og-selskapsledelse/

Norske tog er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og driver virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll, samt ved å behandle selskapets strategi.

Virksomhet
Norske togs formål er å anskaffe, eie og forvalte tog for utleie til persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette.

Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis.

Selskapet har vedtatt retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.

Selskapskapital og utbytte
Norske tog har pr 31.12.24 en egenkapital på 3 744 MNOK og en egenkapitalandel på 25,7%. Selskapet legger opp til å ha en langsiktig egenkapitalandel over 25%, og kortsiktig over 20%.

Norske tog er i en investeringsfase og trenger tilskudd av egenkapital. Styret vil derfor ikke foreslå utbytte i kommende strategiperiode.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående
Selskapet har kun én aksjeklasse. Alle aksjene eies av den norske stat og forvaltes av Samferdsels-departementet.

Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjene og instrukser for styret og administrerende direktør.

Fri omsettelighet
Alle aksjene i selskapet eies av Samferdselsdepartementet.

NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevante.

Generalforsamling
Den norske stat ved Samferdselsdepartementet er generalforsamlingen i selskapet. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. På vegne av Norske tog deltar minimum styreleder, administrerende direktør og revisor på møtet.

Innkalling til generalforsamling sendes senest syv dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.

Valgkomité
I tråd med aksjelovens § 6-3 velges styrets medlemmer av selskapets generalforsamling. Generalforsamlingen består av Samferdselsdepartementet, og departementet har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser departementet har fastsatt for sammensetning av styrer i heleide selskaper (jf. *Statens eierskapsmelding* 22-23). Styreleder velges av styret. Ansattvalgte representanter velges av og blant de ansatte. Alle styremedlemmer vurderes årlig, uavhengig av om de står på valg.

Relevant kompetanse skal være hovedhensynet ved statens arbeid med styresammensetning. Gitt kompetanse skal staten vektlegge kapasitet og mangfold. Kompetanse handler om relevant erfaring og bakgrunn, samt personlige egenskaper. Staten vil ved valg av styremedlemmer legge vekt på ledererfaring, styreerfaring og relevant bransjeerfaring med gode resultater. Styret bør samlet sett ha relevant kompetanse, som gjør det i stand til å vurdere risiko og muligheter knyttet til økonomiske, sosiale og miljømessige forhold, og på den måten bidra til måloppnåelse. Staten vil ved valg av styremedlemmer også legge vekt på personlige egenskaper som blant annet gjør at de kan fungere godt i et kollegium. Eksempler på slike egenskaper kan være høy integritet, uavhengighet, mellommenneskelige evner, kreativitet, evne til nytekning, samt engasjement for selskapets formål og evne til å ivareta selskapets interesser på en god måte.

Som en del av ovennevnte vurderinger gjennomfører staten, for selskapene som er heleid, samtaler med alle eiervalgte styremedlemmer og daglig leder i selskapet. Staten tilstreber også å ha samtaler med styremedlemmer valgt av og blant de ansatte. Staten tilstreber å ha dialog med styreleder underveis i arbeidet om vurderinger av mulige endringer i styret.

NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet
Staten har gjennom sitt eierskap i Norske tog en betydelig innflytelse på selskapet gjennom å beslutte hva som skal tas opp og stemmes over på generalforsamlingen, eksempelvis godkjenning av årsregnskapet, kapitalforhøyelser, endring av vedtekter, samt valg av styremedlemmer.

I tråd med *Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse*, er styret satt sammen på en måte som sikrer at det kan opptre uavhengig av eventuelle særinteresser. Ved valg av aksjonærvalgte styremedlemmer, legges prinsipper om uavhengighet og habilitet til grunn.

Det har ikke blitt gjennomført habilitetsvurderinger av styret i 2024. Styremedlemmene er selv ansvarlig for å melde fra om forhold som kan medføre inhabilitet. Ved inhabilitet fratrer vedkommende fra behandling av den aktuelle saken. Styremedlem Espen Opedal er administrerende direktør i Tryg Forsikring og er derfor inhabil i alle saker som gjelder Norske togs forsikringsavtaler.

Styret går årlig igjennom Norske togs etiske regelverk og signerer dette.

Styret i Norske tog

Tabell 2: Oversikt over styremedlemmer og deres relevante erfaring.

Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Verv fra: Juni 2023
Kjønn: Mann

Antall relevante stillinger/verv
5 (daglig leder i 1 selskap, styreleder i 3 selskaper og styremedlem i 1 selskap)

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Daglig leder i Siva SF, styreleder i Siva Eiendom Holding AS og Safetec Nordic AS og styremedlem i Fokksnø AS.

Espen Opedal
Styremedlem

Verv fra: April 2017
Kjønn: Mann

Antall relevante stillinger/verv
3 (daglig leder i 1 selskap, styreleder i 1 selskap og styremedlem i 1 selskap)

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Daglig leder i Tryg forsikring, styreleder i Styreportalen AS, og styremedlem Finance Innovation.

Anita Meidell
Styremedlem

Verv fra: Juni 2023
Kjønn: Kvinne

Antall relevante stillinger/verv
1 (programleder og styremedlem 1 selskap)

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Programleder for NHH sin Executive MBA med spesialisering i strategisk ledelse. Styremedlem i Norske tog forsikring AS.

Kristin Veierød
Styremedlem

Verv fra: Juni 2024
Kjønn: Kvinne

Antall relevante stillinger/verv
3 (Partner og styreleder i 1 selskap og styreleder i 2 selskap)

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Styreleder og partner i Advokatfirmaet Hjort. Styreleder i Norsk Dekkretur og Mentor Medier. Har vært styreleder i Redd Barna.

Vidar Larsen
Ansattrepresentant

Verv fra: Mars 2023
Kjønn: Mann

Antall relevante stillinger/verv
Kun intern stilling i Norske tog

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Vidar Larsen har vært ansattrepresentant i Norske togs styre siden 2023. Medlem av Norsk skyggekomité for CEN- og ISO-standarder for jernbane.

Razieh Nejati Fard
Ansattrepresentant

Verv fra: Januar 2024
Kjønn: Kvinne

Antall relevante stillinger/verv
Kun intern stilling i Norske tog

Annen relevant aktivitet/kompetanse
Razieh Nejati Fard har vært ansattrepresentant i Norske togs styre siden 2024. Styremedlem i Tekna Jernbane.

Norske togs styre ble endret på selskapets generalforsamling 3.juni 2024. Kristin Veierød ble valgt inn som nytt styremedlem for en periode på to år, mens styreleder Jan Morten Ertsaas og styremedlem Espen Opedal ble gjenvalgt for tilsvarende periode. Med endringene består styret nå av fire faste aksjonærvalgte styremedlemmer og to ansattrepresentanter.

Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet. Alle Norske togs aksjonærvalgte styremedlemmer har omfattende ledererfaring. I tillegg har flere aksjonærvalgte styremedlemmer lang erfaring med styrearbeid, hvor tre av medlemmene utøver dette aktivt i andre ikke-konkurrerende virksomheter.

Norske togs ansatte er representert ved to personer, som ikke er en del av selskapets ledergruppe.

Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling.

Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant.

Styrets arbeid
Norske tog driver sin virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll, og ved å behandle selskapets strategi. Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis.

Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan. For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styrings-system, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten. Det er også utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.

Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret har møte minimum fem ganger i året, hvorav en er en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. I 2024 ble det gjennomført fem ordinære og tre ekstraordinære styremøter. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.

I 2023 fikk revisjonsutvalget utvidet sine oppgaver og det er etablert et felles revisjons- og bærekraftsutvalg. I tillegg har det blitt utviklet en instruks for at utvalget skal virke som et saksforberedende og rådgivende organ for styret, og støtte styret i utøvelse av sitt forvaltnings- og tilsynsansvar.

Kompetanseøkning
Styret har bred erfaring fra andre virksomheter og bærekraftsarbeid i disse. I 2024 har styret fortsatt sitt fokus på kompetanseøkning innen temaer knyttet til bærekraft og bærekraftig utvikling i jernbanesektoren. Flere av medlemmene i styret deltar jevnlig på kurs, foredrag og andre kompetansearenaer om bære-kraftstematikk, og to styremedlemmer har fulgt en seminarrekke om CSRD spesifikt. Et styremedlem veileder også om bærekraft og virksomhetsstyring på doktorgradsnivå. Styret har også medlemmer med inngående kjennskap til EUs taksonomi. I tillegg hentes det inn innsikt fra eksterne partnere (f.eks. revisjon) ved behov.

Styrets tilsynsrolle
Styrets hovedansvar omfatter forvaltning av selskapet (aksjeloven §6-12) og tilsynsansvar (aksjeloven §6-13) og er definert i selskapets styreinstruks. Styret er ansvarlig for at de prinsipper som kommer til uttrykk i statens eierskapsmelding iakttas.

Styrets hovedoppgaver, som definert i Norske togs styreinstruks, kan deles inn i fire områder:

1. Strategiske oppgaver (fastsette planer og budsjetter, samt fastsette overordnede målsettinger og strategier).
2. Kontrolloppgaver (orientere seg om selskapets økonomiske stilling og påse at regnskap med mer kontrolleres, at det er tilstrekkelig egenkapital med mer).
3. Organisatoriske oppgaver (sørge for forsvarlig organisering og føre tilsyn med daglig ledelse, herunder tilsette administrerende direktør).
4. Egenoppgaver (evaluere eget arbeid og kompetanse, utvikle egen kompetanse og plan for eget arbeid.)

Som eier av Norske tog bidrar staten til måloppnåelse blant annet gjennom å holde styret ansvarlig for dette. Vurderinger av selskapenes måloppnåelse og arbeid med statens forventninger gjøres løpende og opp-summeres normalt årlig, som en del av planleggingen av statens eieroppfølging, og justeres ved behov. Selskapets styremedlemmer gjør årlig en vurdering av eget arbeid, med bidrag fra administrerende direktør.

Norske togs strategi, inkludert finanspolicy, gjennomgås årlig av styret og ledelsen på en to-dagers styresamling i oktober. I desember vedtas handlingsplanen (de viktigste aktivitetene selskapet skal fokusere på), og budsjett for det kommende året.

Styret er ansvarlig for å fastsette ambisjoner, mål og strategier for selskapet, innenfor rammen av vedtektene, mens arbeidet med å utarbeide, implementere og

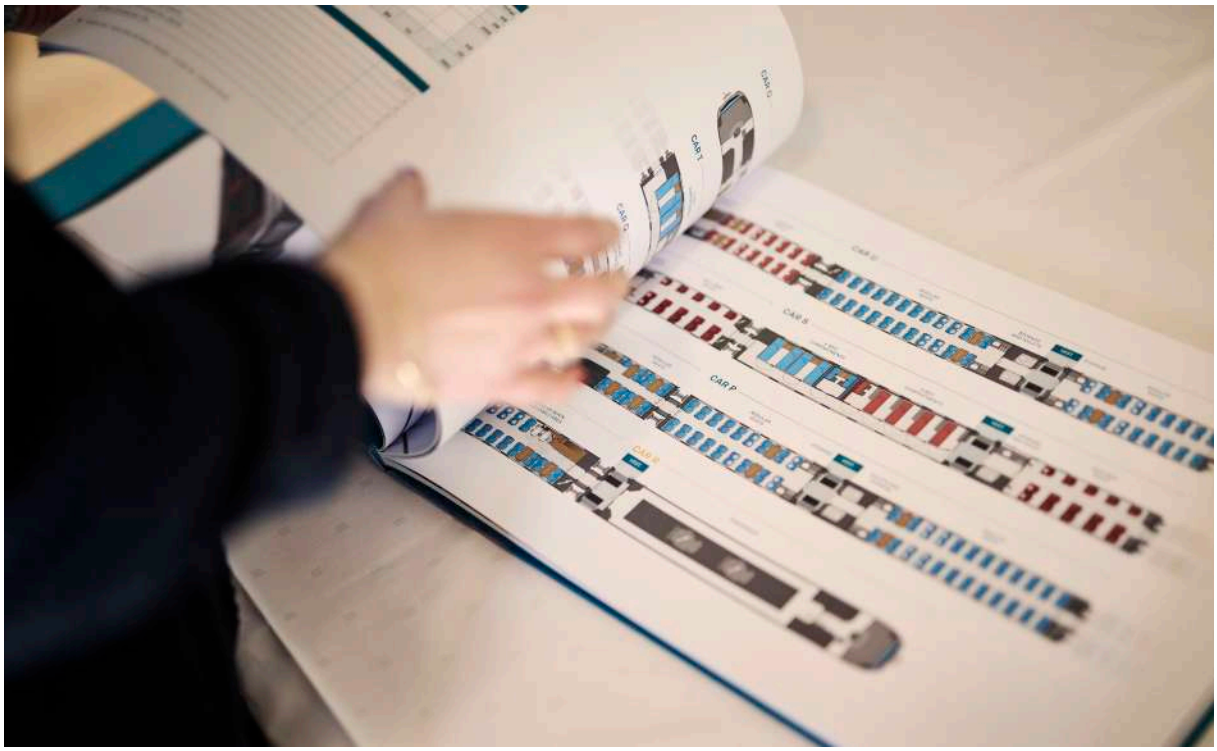


FOTO: BENJAMIN WARD

følge opp, inkludert arbeidet med bærekraft i tråd med *FNs bærekraftsmål*, ligger hos ledelsen. Det enkelte styremedlemmet skal årlig signere selskapets etiske retningslinjer, samt retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis.

Det gjennomføres årlig fire kontaktmøter kvartalsvis med eier, Samferdselsdepartementet, samt separate enkeltintervjuer mellom Samferdselsdepartementet og alle styremedlemmer og administrerende direktør. Enkeltintervjuene gjennomføres årlig i tredje kvartal. Fra Norske tog sin side er det administrerende direktør, CFO og styreleder som deltar på kontaktmøtene. Møtene følger en fast, rullerende agenda. I tillegg er det berammet et møte der bærekraft inngår i kvartalsmøte 3 i 2025. Formålet med bærekraftsmøtet er at eier får god kunnskap om hvordan Norske tog jobber med statens forventningsområder, herunder hvilke saker Norske tog vurderer som vesentlige for selskapets måloppnåelse.

Når selskapet forbereder større innkjøp eller oppgraderingsprosjekter er det avgjørende å få innspill fra alle interessentgrupper og potensielle leverandører. Ved planlegging av større prosjekter inviterer Norske tog alle interessenter til åpne dialog- og innspillsmøter. Interessentmøtene fungerer som en viktig informasjonskanal for å sikre et godt grunnlag for å utforme konkurransegrunnlag og tydelige prosjektbeskrivelser. Viktige interessenter blir også involvert på ulike stadier av anskaffelsesprosessene for å sikre at innkjøpene blir best mulig for flest mulig.

Videre har Norske tog jevnlige møter med Jernbanedirektoratet, Bane NOR, operatørene og andre aktører i jernbanebransjen.

Delegering av ansvar

Norske togs styre skal følge prinsippene nedfelt i *Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse*, med de unntak som eierform og virksomheten tilsier. Videre skal styret sørge for at de prinsipper som kommer til uttrykk i *Statens eiermelding*, under styring av statseide selskaper, iakttas.

Styret er ansvarlig for å tilsette selskapets administrerende direktør og fastsetter tilsettingsvilkårene for vedkommende. Styret skal evaluere administrerende direktør, og fastsette instruks med angivelse av vedkommende sine fullmakter. Administrerende direktør har, under styret, overordnet ansvar for organisasjonens påvirkning på økonomi, miljø og mennesker, med unntak av saker som etter selskapets forhold er av uvanlig art eller av spesielt stor betydning. Forhold med spesielt stor betydning har styret ansvaret for.

Evaluering av styrets arbeid

Styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet (jf. *Eierskapsmeldingen 2022-2023*). Staten vurderer selskapets måloppnåelse og at selskapets arbeid er i tråd med statens forventninger, og styrets bidrag til dette. Staten bidrar til måloppnåelse gjennom å holde styret ansvarlig for måloppnåelsen, men er ikke selv representert i styret.

Staten har, som eier av Norske tog, regelmessig eierdialog med selskapet hvor de kan gi innspill. Eierdialogen skjer primært gjennom fire kontaktmøter med ledelsen (faste møter hvert kvartal), en styreevalueringssamtale og ett eiermøte i året som gjennomføres i etterkant av generalforsamlingen. I tillegg til de faste møtene har staten dialog med Norske tog om særskilte temaer eller saker etter behov. Temaet for de kvartalsvise møtene er i hovedsak hvordan statens sektorpolitiske mål skal forstås, og hvordan selskapet operasjonaliserer og måler dette.

Saker som krever tilslutning fra eierne, må behandles på generalforsamlingen, hvor statens eiermyndighet utøves. Det inkluderer valg av styremedlemmer, fastsettelse av styregodtgjørelse, godkjenning av retningslinjer for lederlønn og lønnsrapport, valg av revisor og godkjenning av godtgjørelse til revisor, tilbakekjøp og sletting av aksjer samt vedtak om kapitalendringer og andre vedtektsendringer. Staten som eier kan kreve å få saker behandlet på generalforsamling. Staten vil gjøre bruk av denne retten der det er relevant og ikke bryter med rollefordelingen som selskapslovgivningen bygger på (jf. Meld. St. 6 (2022-2023) - *Et grønnere og et mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*).

Risikostyring og internkontroll
Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan.

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten.

Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.

Godtgjørelse til styret
Godtgjørelse til styrende organer i Norske tog besluttes av eier på generalforsamling. Se note 21 for fullstendig oversikt over styrets godtgjørelse, brutt ned på individnivå.

I eiers vurdering av nivået på styregodtgjørelsen, sees det hen til sammenlignbare, unoterte, norske selskaper. Godtgjørelsen skal reflektere styrets ansvar, kompetanse, tidsbruk og virksomhetens kompleksitet, og den skal være på et moderat nivå. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig (jf. *Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse*). Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for Norske tog, utover at et styremedlem er daglig leder i forsikringsselskapet Tryg, som har Norske togs forsikringer. Dette styremedlemmet forlater møtene dersom det skal behandles saker der en interessekonflikt kan oppstå.

Veksten i styrets godtgjørelse har vært i tråd med alminnelig lønnsvekst i Norge, men har hatt en lavere prosentvis økning i honorar enn frontfagsrammen i perioden. Se lederlønnsrapporten for ytterligere informasjon om styrets godtgjørelse.

Styreleder godtgjøres i tråd med omfanget av oppgaver og ansvar som følger av dette vervet, og har derfor et høyere godtgjørelsesnivå enn styrets øvrige medlemmer. Styreleder har eksempelvis et særskilt ansvar for å organisere styrets arbeid, samt ha dialog med ledelsen og eier, i tillegg til ordinært styremedlemsansvar. Styrehonorar betales ut frem til et medlem fratrer rollen. Ved sykefravær utbetales styrehonorar på lik linje med at ansatte får lønn ved sykdom.

Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet
Godtgjørelse til ledende ansatte i Norske tog fastsettes av administrerende direktør. Fastsettelse av lederlønninger gjøres i tråd med statens forventninger (jf. Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og et mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* (eierskapsmeldingen) og *Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel*, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12.12.2022). Jamfør *Statens retningslinjer for lederlønn*, forventer staten at kategori 2-selskaper ikke har egne bonusordninger for ledende ansatte. Se note 21 for fullstendig oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte.

Topplededelsens kompensasjonsordning består derfor kun av fastlønn, og påvirkes ikke av ledelsens styring av selskapets økonomiske, miljømessige og menneskelig påvirkning. Kategorien andre ytelser inkluderer skatteplikt for bruk av personalbilletten (redusert pris på kollektivtransport), fordel mobiltelefon, livsforsikring gruppeliv, ulykkesforsikring og helseforsikring. For administrerende direktør inkluderer «andre ytelser» også en bilgodtgjørelse på 120 000 kroner i året.

Selskapets ledergruppe tilbys konkurransedyktig, men ikke lønnsledende, kompensasjon.

For å vurdere hva som er et konkurransedyktig, men ikke lønnsledende godtgjørelsesnivå, sees det normalt hen til forhold som erfaring, ansiennitet, kompetanse og lønnsbetingelser som er vanlige i andre, tilsvarende norske, unoterte selskaper. Topplededelsens kompensasjon består av fastlønn og noen skattepliktige fordeler som forsikring og pensjon. De ulike elementene i kompensasjonsordningen

vurderes både samlet og hver for seg for å sikre moderasjon og konkurransedyktighet på samme tid. Dette gjelder også for alle selskapets ansatte. Det er kun bilgodtgjørelse som er begrenset til selskapets administrerende direktør.

For mer utdypende forklaring vises det til Norske togs lederlønnsrapport, som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider www.norsketog.no.

Informasjon og kommunikasjon
Norske tog er heleid av staten. Verdipapirlovgivningen og annet regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er ikke relevant. Det er ikke etablert en finansiell kalender. Selskapet offentliggjør imidlertid års- og halvårsrapporter på sin hjemmeside.

Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.

Selskapsovertakelse
Norske tog er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 2-selskap.

På bakgrunn av eiersituasjonen og kategoriseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskapsovertakelse.

Revisor
Norske tog revideres av en uavhengig tredjepart årlig, i tråd med kravene i revisorloven. Per i dag er det revisjonsselskapet PwC som er ansvarlig for å revidere Norske tog, og dermed vurdere om selskapets årsregnskap er etterrettelig. Selskapets revisor er valgt av generalforsamlingen, og avtalen om revisortjenester gjelder for fire år (årsoppgjørene 2022-2025) med opsjoner på to + to år. Revisor deltar på det styremøtet som behandler årsregnskapet. Revisors levering av tilleggstjenester presenteres årlig for styret.

Revisor deltar også normalt på møter i revisjons- og bærekraftsutvalget. Revisjons- og bærekrafts-utvalget skal ha løpende kontakt med foretakets valgte revisor om revisjonen av årsregnskapet, samt også bærekraftsrapporten når det er aktuelt. Revisjonsplan gjennomgås årlig med ekstern revisor.

Norske tog er heleid av staten, og er dermed pålagt statens krav for internrevisjon, i henhold til Finans-departementets kapittel 2 i *Bestemmelser om økonomistyring i staten*.

Norske tog har engasjert et eksternt revisjonsselskap til å gjennomføre internrevisjoner. Internrevisjonen har som formål å evaluere hvor hensiktsmessig og effektivt selskapets styring- og kontrollsystem for risikostyring og internkontroll er, på en strukturert og systematisk måte, inkludert selskapets påvirkning på økonomi, miljø og mennesker. Det er konsulentselskapet EY som er internrevisor i en periode på fire år, fra avtalen ble inngått i 2023.

Internrevisor jobber og rapporterer formelt til Norske togs styre, og utarbeider årlig en risikobasert revisjonsplan (juni til juni) for å fastsette sine prioriteringer. Revisjonsplanen foreslås til styret, som enten endrer eller vedtar forslaget.

FOTO: DIDRIK RUD

FOTO: NIKOLAS GOGSTAD

Styret til Norske tog fra 10. februar 2025, da Audun Lind-Eriksen ble valgt inn i styret som ansattrepresentant.

Styrets årsberetning 2024

Sammendrag og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2024

Transportsektoren spiller en viktig rolle dersom Norge skal nå sine klimamål. Regjeringen satser på tog, noe som gir seg utslag i et høyt aktivitetsnivå i jernbanesektoren, inkludert hos Norske tog. Dersom man skal få flere reisende til å velge tog fremfor andre og mindre miljøvennlige transportløsninger, må togene som ruller på de norske skinnene tilfredsstille de reisendes krav til både pålitelighet og komfort. Dette jobber Norske tog løpende med.

Norske tog har i 2024 hatt et høyt aktivitetsnivå med anskaffelsene av nye lokal-, region- og fjerntog. Det jobbes godt med å sørge for stabil fremdrift i disse anskaffelsene. Likevel ser man at jernbanen – som alle andre sektorer – berøres av global ustabilitet og forstyrrelser i forsyningslinjer. Behovet for å tilføre nytt materiell i togflåten gjør det kritisk at Norske tog lykkes med å anskaffe nye tog. Les mer om anskaffelsene av nye tog i kapittelet "Våre tog".

For å lykkes med målsettingene for jernbanen og togmateriell er det også avgjørende å sikre at togene har høy pålitelighet i hele sin levetid. Derfor er det naturlig for Norske tog å i større grad prioritere forvaltning av togflåten.

Norske tog er som statseid selskap oppe for politisk diskusjon og styring. Regjeringen besluttet i 2024 at Flytogets togmateriell skal overføres til Norske tog. Styret og administrasjonen jobber godt med sine tilsvarende parter i Flytoget for å gjennomføre denne transaksjonen med Flytoget. I statsbudsjettet for 2025 varslet regjeringen også en intensjon om å legge om finansieringsmodellen til Norske tog fra lån i det private markedet, til at staten skal tilby slik lånefinansiering. Norske tog skal ha finansiell handlefrihet til å sikre nødvendig finansiering av drift og investeringer, og er opptatt av å ivareta dette i ny finansieringsmodell dersom dette besluttes.

Regjeringen har i flere omganger uttrykt et ønske om dag- og nattogtilbud til andre land i Europa. I statsbudsjettet for 2025 ble regjeringen bedt om å legge til rette for nattog til København i 2026, med ambisjon om å

senere forlenge til Hamburg. I revidert nasjonalbudsjett for 2024 ble regjeringspartiene og SV enige om å etablere et nattogtilbud til København innen 2030. Skal man lykkes med disse ambisjonene, er det essensielt å få på plass nok, og riktig, togmateriell. De nye fjerntogene kan kjøres også på dansk strømforsyning, som skiller seg fra strømforsyningen på jernbanen i Sverige og Norge.

Norske tog har fortsatt å lykkes godt med rekruttering, opplæring og onboarding av nye medarbeidere i året som har gått. Ved utgangen av 2024 var det 64 faste ansatte, opp fra 63 i 2023. Økningen i antall ansatte er en bevisst satsing for å sikre nok og riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre anskaffelsesavtalene på nye lokal-, region- og fjerntog, styrke forvaltningsarbeidet og gjøre selskapet mindre avhengig av innleid kompetanse. Selskapet beveger seg nå gradvis fra en anskaffelsesfase og over i en forvaltningsfase - et svært viktig arbeid for å sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende gjennom hele levetiden.

Statistikk fra Bane NOR viser at den negative økningen i antallet forsinkelser og innstillinger på jernbanen har fortsatt i 2024, som ble et historisk dårlig punktlighetsår. Dette er beklagelig for de reisende, og en utvikling det er avgjørende å snu. Norske togs arbeid med anskaffelse av nye tog, vil gi en sårt tiltrengt fornyelse av togparken, som vil gi tog med færre feil. Samtidig jobber selskapet aktivt med å forbedre vedlikehold og forvaltning av det eksisterende materiellet, blant annet gjennom tilstandsbasert vedlikehold.

Økonomisk utvikling i Norske tog
Norske tog hadde i 2024 et positivt årsresultat etter skatt på 119 MNOK, ned fra 163 MNOK i 2023. Resultatnedgangen er sammensatt og skyldes bevegelser på flere inntekts -og kostnadsposter. Noen hovedpunkter er økte driftskostnader på 96 MNOK (som i stor grad skyldes økte kostnader på modifikasjoner på tog); og økte driftsinntekter på 41 MNOK (økningen i andre inntekter skyldes et forsikringsoppgjør på 25 MNOK vedrørende brann i et tog fra 2023, samt avsetning på et forventet forsikringsoppgjør på 95 MNOK angående avsporingen på Nordlandsbanen).

Resultatet for 2024 gir en avkastning på bokført egenkapital på 3,3% mot 4,8% i 2023. Samferdselsdepartementet har et langsiktig mål om 5% avkastning på egenkapitalen. Avkastningen varierer år for år på grunn av investeringer og modifikasjoner som gjøres på togmateriellet.

Driftsinntektene styrker seg mindre enn forventet på grunn av forsinkelse i leveranse av oppgraderte tog. Økte kostnader skyldes i hovedsak forsikringskostnader, i tillegg til økt antall utredninger der selskapet blant annet har brukt konsulenter til fisjonen av Flytoget, etablering av egenforsikringsselskap og arbeid med selskapets fremtidige finansieringsløsninger, samt bærekraftsrapportering.

I 2024 økte kontantbeholdningen med totalt 571 MNOK. Hovedgrunnen til dette er høyere opptak av lån enn nedbetaling av lån; nettoendringen var på 450 MNOK. Netto kontantstrøm fra driften er 1 119 MNOK i 2024 (1 079 MNOK i 2023). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 677 MNOK (1 949 MNOK i 2023). Selskapets arbeidskapital er -385 MNOK (-627 MNOK i 2023). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet forfall av kortsiktige lån. Balansen (gjeld og egenkapital) er 14 551 MNOK i 2024 (mot 13 908 MNOK i 2023). Balansen er høyere som følge av mer kontanter i banken samt økt gjeld.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3744 MNOK (3 606 MNOK i 2023). Egenkapitalandelen er på 25,7%.

Personal, mangfold og likestilling
Godt arbeidsmiljø er et høyt prioritert område i Norske tog, og det legges ned mye ressurser i å tilrettelegge for at medarbeiderne trives og føler seg inkludert på jobb. Medarbeidertilfredsheten er fremdeles høy, som i undersøkelsen fra 2023. Sykefraværet fortsetter å være lavt på 3,5%, men har gått noe opp fra fjoråret.

Norske tog arbeider målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. I 2024 har det vært et særlig fokus på inkludering og mangfold, hvor det har blitt gjennomført en rekke kurs og dilemmatreninger på ulike temaer gjennom året.

Norske tog tror på at mangfold bidrar til en mer kreativ arbeidsplass, og ønsker at arbeidsstokken skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Selskapet har siden etableringen i 2016 jobbet aktivt for å bedre mangfoldet, med særlig fokus på bakgrunn, alder og kjønn. Ved utgangen av 2024 var kvinneandelen i selskapet på 32,3% (21 av 64 faste ansatte).

Norske togs styre ble endret på selskapets generalforsamling den 3.juni 2024. Kristin Veierød ble valgt inn som nytt styremedlem for en periode på to år, mens styreleder Jan Morten Ertsaas og styremedlem Espen Opedal ble gjenvalgt for tilsvarende periode. Med endringene består styret nå av fire faste aksjonærvalgte styremedlemmer og to ansattrepresentanter. Det er tegnet styreansvarsforsikring som dekker samtlige styremedlemmer, inkludert varamedlemmer og selskapets ledelse. Forsikringen dekker hele verden, eksklusiv USA og Canada, og dekker opp til 500 MNOK per skadetilfelle.

Selskapets etiske retningslinjer gjennomgås årlig av styret og ledelsen i Norske tog, og oppdateres ved behov. Retningslinjene sendes ut hvert år og må

signeres av alle ansatte. Norske togs arbeid med antikorrupsjon beskrives ytterligere i kapittel 8 «ESRS G1 Forretningsskikk». Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring følger Norske tog opp at alle anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn. En beskrivelse av Norske togs system for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger, samt resultater fra prosjektene i 2024, er angitt i kapittel 7 «ESRS S2 – Arbeidere i verdikjeden». Arbeid med revisjoner beskrives i samme kapittel.

Norske tog har i sin HMS-håndbok nedfelt mål, krav, roller og ansvar for selskapet. Der er det tydeliggjort at selskapets virksomhet ikke skal forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier. Det er rapportert om én arbeidsrelatert ulykke blant ansatte i Norske tog i 2024, men ingen ansatte har vært borte fra jobb grunnet arbeidsrelatert skade eller uhelse. For mer informasjon, se kapittel 6 «ESRS S1 – Egen arbeidsstyrke».

Norske tog bekrefter at selskapet har oppfylt aktivitet- og redegjørelsesplikten i *Likestillings- og diskrimineringsloven* (LDL) § 26. Se egen redegjørelse på Norske togs nettsider.

Bærekraft og samfunnsansvar
Det nye bærekraftdirektivet CSRD innføres trinnvis i Norge fra og med regnskapsåret 2024. Direktivet øker omfanget av rapporteringen bedrifter må gjøre for å vise at de har kontroll på sin indre og ytre påvirkning og finansielle risiko, og muligheter for påvirkning på klima, miljø, verdikjede, egne ansatte og forretningsskikk. Norske tog plikter ikke etter lov å rapportere etter CSRD-direktivet før i 2026 (regnskapsåret 2025), men har likevel valgt å begynne dette arbeidet med rapporten for 2024, hvor resultatet presenteres i denne rapporten.

Forskning og utvikling
Norske tog bidrar til teknologisk utvikling innen samferdselssektoren, og har i 2024 deltatt i disse FoU-prosjektene:

- *Smart Train* er et samarbeidsprosjekt med Stadler for utvikling av tilstandsovervåking av komponenter, og innføring av tilstandsbasert vedlikehold på FLIRT-flåten gjennom tilførsel av eksterne sensorer på kjøretøyet. I 2024 ble det gjennomført forprosjekt, med blant annet montering av sensorer og utvikling av løsninger for dataoverføring. Prosjektet fortsetter med felttest i 2025, med fokus på utvikling av algoritmer og dataanalyse for overvåking av kjøretøyene. prosjektet vil også muliggjøre overvåking av tilstanden på infrastruktur.
- *Winter Project*, initiert av SINTEF, er et samarbeid mellom flere store jernbaneaktører for å finne best mulig smøremiddel for flensesmøring. Prosjektet skal redusere slitasje på hjul og skinner, og redusert hjulslitasje er oppnådd i 2024. Prosjektet fortsetter i 2025.
- *Post Doc*-prosjektet, i samarbeid med NTNU, ABB og Stadler, handler om å logge strømsignalene fra traksjonsstrømrettere på FLIRT-togsettene, for å forutsi hjulslitasje på drivhjulene. Dette optimaliserer planlegging av hjuldreiing, og gir en styrking av tilgjengeligheten på rullende materiell.

Fortsatt drift
I samsvar med *Lov om årsregnska*p (regnskapsloven) §3-3a bekreftes det at regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Formål med virksomheten
Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Selskapet er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Kvaliteten og størrelsen på togflåten skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med operatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse er vedlagt årsrapporten og behandlet av styret.

Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger
Redegjørelse for Norske togs aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på selskapets nettside: www.norsketog.no/rapporter. Redegjørelsen for åpenhetsloven vil bli publisert innen 30. juni 2025.

Mål og strategier
Norske tog skal bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge og "det grønne skiftet" ved å leie ut tilstrekkelig mange tidsriktige tog.

Selskapet gir innspill til Jernbanedirektoratets langtidsplaner for anskaffelse av kjøretøy, for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Norske tog har utarbeidet en

leieavtale som skal ligge til grunn for utleie av tog til alle operatører. Selskapets kjøretøystrategi skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av tog og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom tog og infrastruktur/verksteder. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i jernbanesektoren. Se mer informasjon om selskapets mål i kapittelet «Våre mål».

Internkontroll
Norske tog har internkontrollsystemer som omfatter retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Finansiell risiko vurderes gjennom egne risikoanalyser. På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller. Det er utført internrevisjon av internkontroll i 2024 som har vist forbedringspunkter. Selskapet har prioritert tiltak som vil videreutvikle internkontroll i selskapet i 2025.

Risiko

Risikostyring
Risikostyring er en integrert del av virksomhetsstyringen i Norske tog. I styringssystemet er prosessen for risikostyring beskrevet og inkluderer overordnede retningslinjer for risikostyring, samt hvordan selskapet jobber med risikostyring på alle nivåer. Finansiell risikostyring er også en del av finanspolicyen til selskapet.

Prosjekter rapporterer på risiko månedlig og ved faseoverganger til ledelsen. Norske tog utfører årlig ROS-analyse og dobbelt vesentlighetsanalyse. Styret har i 2024 gjennomført risikovurdering to ganger.

Norske tog har et sterkt fokus på IT-sikkerhet som en integrert del av selskapets risikostyring og virksomhetsstyring, og har på grunn at dette utført jevnlige revisjoner av systemer og rutiner, hatt tett oppfølging av leverandørkontrakter for IT-tjenester, og hatt obligatorisk IT-sikkerhetskurs for alle ansatte med øvelser.

Norske tog vurderer at verktøyene som brukes for risikostyring er hensiktsmessige for organisasjonen med tanke på kompleksitet og størrelse. I 2024 har det blitt identifisert forbedringspotensial for å hensynta risiko på virksomhetsnivå og i støttefunksjoner på en bedre måte, og det tas sikte på å implementere forbedringene i 2025.

Finansiell risiko
Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater.

Norske tog har siden selskapet ble opprettet, hentet finansiering i det private lånemarkedet. I statsbudsjettet for 2025 varslet regjeringen en intensjon om å legge om finansieringsmodellen til Norske tog, fra lån i det private markedet til at staten skal tilby slik lånefinansiering. Norske tog skal ha finansiell handlefrihet til å sikre nødvendig finansiering av drift og investeringer, og er opptatt av å ivareta dette i ny finansieringsmodell dersom dette besluttes.

Dersom finansieringsordningen legges om, har regjeringen varslet at det vil etableres løsninger som gjør det mulig for selskapet å tilby innfrielse av eksisterende lån før forfall. Ved en eventuell endring vil regjeringen komme tilbake til de konkrete detaljene i ordningen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025.

Norske tog foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko på innkjøp. Målsetningen til selskapet er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger for større anskaffelser målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat. De nye kontraktene for anskaffelse av lokal-, region- og fjerntog er inngått i EUR og kontraktene vil ikke bli valutasikret. Ettersom Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsene i leien selskapet får fra togoperatørene, mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være behov for å valutasikre disse anskaffelsene. Styret har innrettet seg etter dette med tillit til at selskapet vil få tilført nødvendig egenkapital fra eier ved behov.

Norske tog er eksponert for renteendringer. Selskapet benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolvmåneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Målet er å ligge med minimum 70% fastrente og maksimalt 30% flytende rente.

Etter etablerte målsetninger skal 150% av kapitalbehovet for selskapet i neste tolvmåneders periode, være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter.

Norske tog har etablert et rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. Årlig blir det utarbeidet en

detaljert rapport som beskriver hvilke grønne investeringsprosjekter som er finansiert gjennom grønne obligasjoner, og hva som er de faktiske miljø- og klimakonsekvensene av disse prosjektene. Norske tog etterstreber å følge markedets beste praksis på rapportering og jobber løpende med å forberede selskapets miljøeffektrapportering.

Operasjonell risiko

Norske tog er ansvarlig for å opprettholde, og dersom mulig, forlenge den tekniske levetiden på togene som selskapet eier. En risiko for selskapet er mangel på finansiering til å opprettholde levetiden gjennom midtlivsoppgraderinger og andre modifikasjoner. For at Norske tog skal kunne levere på selskapets mål, og eiers forventninger, må selskapet ha en finansieringsmodell som både gir tilgang til likviditet, og tilstrekkelig med leieinntekter og avkastning til at selskapet kan gjøre nødvendige anskaffelser i tide, og samtidig ha økonomisk handlingsrom til å gjennomføre nødvendige oppgraderinger.

En stor andel av selskapets flåte er gammel, og i ferd med å erstattes. For at selskapet skal kunne levere et bedre togtilbud i henhold til forventningene i *Nasjonal transportplan* (NTP) *2025-2036*, er Norske tog avhengig av å få trekke på opsjonene i allerede inngåtte anskaffelsesavtaler. Det tar minimum 18 måneder fra man trekker på en opsjon til nye tog blir levert. En risiko vil være at Norske tog ikke får, eller får for sent, finansieringen som selskapet trenger. En direkte konsekvens vil da være en utdatert togflåte, samt at ønsket og planlagt styrking av togtilbudet ikke kan gjennomføres fordi det er for få tog.

Det er begrenset risiko for at Norske tog ikke får tilgang på togsettene til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer. De neste årene vil flesteparten av togene og sporene som er tilgjengelige for oppgraderinger, brukes for å installere ERTMS-ombordutstyr, og det vil være mindre rom for andre oppgraderinger.

Norske tog er godt i gang med de største toganskaffelsene i norsk historie. Både nye lokal-, region- og fjerntog kjøpes inn. Dette er helt nødvendige anskaffelser for å opprettholde dagens togtilbud, samt for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog. Når rekordmange tog anskaffes på så kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har nøkkelkompetanse internt til å følge opp prosjektene på en god måte – både under anskaffelsesprosessen og på forvaltning i årene fremover.

Norske tog har flere prosjekter som er avhengig av en rekke høyt etterspurte råvarer, som stål og aluminium, samt andre råvarer som er nødvendig i elektronikk. Råvaretilgang vil derfor kunne påvirke både økonomien og leveransetiden i prosjektene, og dette er en risiko Norske tog følger nøye med på.

Forsinkelser i prosjektene vil kunne medføre at det tar lengre tid å redusere togforsinkelser og innstillinger på grunn av feil på togene, og dermed også å forbedre kundeopplevelsen. Flere av Norske togs største prosjekter er forsinket i forhold til opprinnelig tidsplan. ERTMS er et komplekst prosjekt som omfatter alle strekninger og alle tog i Norge. Oppstart avhenger både av utbygget infrastruktur som er Bane NORs ansvar, og ombygging av kjøretøy som er Norske togs ansvar.

I Nasjonal signalplan 2023 ble innfasingen av ERTMS for tog i Norge utsatt med to år. I ettertid ble det klart at utfordringene i prosjektet var større enn forventet, og tidsplanen for prosjektet er nå under vurdering. En ny plan er forventet i første kvartal 2025. Dette gjør det krevende å planlegge for installering av ombordutstyr de nærmeste årene.

Framtidsutsikter

Norske tog har en viktig rolle i å tilrettelegge for at jernbanen er et attraktivt transporttilbud, både i lokal-, regional- og fjerntogtrafikken. Å bidra til at flere reisende velger tog fremfor bil, buss eller fly, er viktig for å få ned de samlede klimautslippene fra transportsektoren. Norske tog har et aktivt og spennende år foran seg, og vil i 2025 særlig jobbe videre med det følgende:

- De første lokaltogene kommer til testing i Norge vinteren 2025/2026.
- Det er forventet mye aktivitet i fjerntogprosjektet. Prosjektteamet i Norske tog jobber tett sammen med Stadler for å lande endelig design på togene. Arbeidet vil fortsette med mål om å starte produksjon i 2025.
- Norske tog vil for regnskapsåret 2025 være lovpålagt å rapportere i henhold til det nye EU-direktivet for bærekraftsrapportering, CSRD. Norske tog besluttet å starte arbeidet med å rapportere etter denne standarden fra 2024, for å etablere et godt rapporteringsrammeverk og avdekke datamangler. Arbeidet med å etterleve rapporteringsdirektivet fortsetter i 2025.
- Arbeidet med midtlivsoppgradering av type 72 fortsetter. Det første ombygde toget er fraktet til Norge, og forventes å bli satt i trafikk i løpet av 2025. Det vil til enhver tid være to togsett ute til oppgradering

- Installering av ERTMS på togsettene pågår for fullt. Bane NOR vil komme med en revidert tidsplan for ERTMS i Q1 2025. Denne planen vil legge føringer for Norske togs arbeid med installering av ERTMS på togsettene.

- Norske tog vil fortsette arbeidet med å få bedre tilgang til systemer og oppdaterte vedlikeholds-data (for operatører, vedlikeholder og Bane NOR). Bedre tilgang på data vil bidra til en mer helhetlig og effektiv drift av vedlikeholdsprosesser på tvers av systemer og organisasjoner, og dermed sørge for at togene opprettholder lengst mulig levetid. Norske Tog har som mål å påta seg ansvaret for etablering og drift av IT-systemer om bord, samt for kommunikasjonen mellom tog og land. Selskapet planlegger også å oppgradere nettverket ombord i togene for å styrke data-kommunikasjonen mellom tog og land.

- Fortsette innføringen av tilstandsbasert vedlikehold (CBM) for å sikre bedre og mer effektivt vedlikehold, samt redusere vedlikeholdskostnader på sikt. Arbeidet som har blitt gjort på dette i 2024 har vært lovende, og kan gi store forbedringer innenfor vedlikehold.

- I statsbudsjettet for 2025 varslet regjeringen at de vurderer å legge om Norske togs finansierings-modell. Det blir viktig for selskapet at den nye finansieringsmodellen gir selskapet rom til å gjennomføre samfunnsoppdraget sitt.

- Regjeringen besluttet i 2024 at Flytogets togmateriell skulle overføres til Norske tog. Arbeidet med denne transaksjonen fortsetter i 2025.

- Selskapet oppdaterte sin strategi i 2024. Denne er beskrevet nærmere i kapittelet «Våre mål». Styret vil det neste året følge opp arbeidet med strategien, særlig med tanke på vedlikehold av togene.

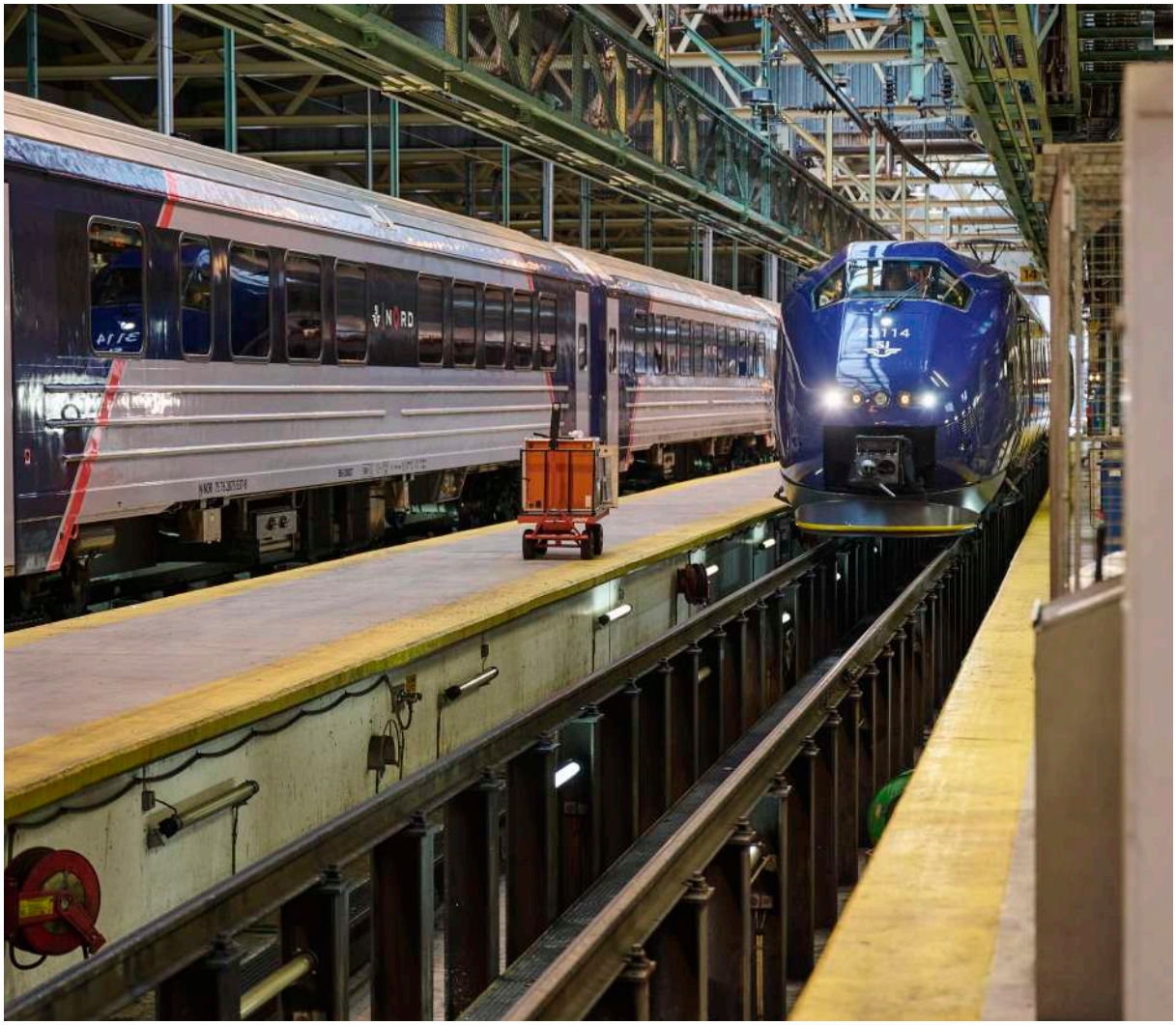


FOTO: BENJAMIN WARD

Bærekraftsrapport 2024

ILLUSTRASJON: STADLER

1 ESRS 2
Generelle opplysninger

ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

1.1 BP-1, BP-2 Innledende del

Dette er Norske togs tredje bærekraftsrapport. I 2024 har selskapet gått over til *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS) som rapporteringsstandard, etter tidligere å ha brukt rammeverket til *Global Reporting Initiative* (GRI). Norske tog er pålagt å rapportere etter ESRS-standarden for året 2025, i henhold til tidsplanen for implementering av *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) i Norge. For året 2024 har Norske tog begynt arbeidet med å rapportere etter ESRS, og resultatet presenteres i denne rapporten. Bærekraftsrapporten er ikke attestert av revisor.

Bærekraftsrapporten presenterer en oppsummering av selskapets aktiviteter og tilnærming til bærekraft, samt de vesentlige positive og negative påvirkningene, risikoene og mulighetene selskapet har innen bærekraft. Rapporteringsperioden gjelder kalenderåret 2024, og rapporten er utarbeidet på individuelt grunnlag.

Deler av verdikjeden som anses å være dekket av rapporteringen, vesentlighetsvurderingen, samt beregninger utført i forbindelse med utarbeidelse av bærekraftsrapporten er oppgitt i figuren «verdikjede Norske tog».

Det er tatt utgangspunkt i følgende tidshorisonter i rapporteringen i samsvar med definisjon oppgitt i ESRS 1 6.4:

- Kort tidshorisont: Inntil 1 år
- Medium tidshorisont: Fra 1 til 5 år
- Lang tidshorisont: Mer enn 5 år

Norske tog vil fortsette å rapportere på bærekraft årlig samtidig som årsregnskapet offentliggjøres.

Det er utført enkelte estimater for verdier, inkludert utslippsfaktorer og enkelte mengdedata i klimaregnskapet. Norske tog har ikke operasjonell kontroll over togene, og er derfor avhengig av å motta data til energi- og klimaregnskapet fra Bane NOR og togoperatørene knyttet til bruk av togene. Det er antatt at det kan være noe usikkerhet, samt noen mindre mangler i datamaterialet fra andre aktører. Cirka 95 % av utslippene er estimert basert på primærdata, mens resten er forbruksbaserte estimater.

Fremgangsmåte for estimering av verdier, vurdering av nøyaktighet, samt planer for videre forbedring av datagrunnlag for å øke nøyaktigheten av data, er beskrevet i mer detalj under kapitlene kapitlene «ESRS E1 Klimaendringer», «E2 Forurensning» og «E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi». Det er også noe usikkerhet knyttet til beregning av finansiell effekt knyttet til tiltak.

Andre krav og standarder som er gjeldende ved utarbeidelse av denne årsrapporten er *Regnskapsloven, Aktivitets- og redegjørelsesplikten, Aksjeloven* og *Åpenhetsloven*. Det er laget en omstillingsplan som en del av arbeidet mot vitenskapsbaserte mål under føringer fra *Science Based Targets Initiative*. Klimarisikoanalysen er utarbeidet i henhold til føringer fra *Taskforce for financial disclosures* (TCFD) og EU-taksonomiens krav. Det er utført rapportering etter EU-taksonomien for Norske togs aktiviteter. Klimaregnskapet følger, utover føringer fra ESRS-krav, *Greenhouse gas protocol* (GHG-protokollen). Rapportering etter den norske *Åpenhetsloven* skjer separat fra årsrapporten, og er tilgjengelig på selskapets nettsider. Årsrapporten oppfyller rapporteringskravene til Etisk handel.

Eventuelle spørsmål knyttet til denne rapporten eller bærekraftsarbeidet i Norske tog kan rettes til *bærekraft@norsketog.no*

1.2 IRO-2 ESRS rapporteringskrav

Tabell 3, på neste side, viser rapporteringskrav i ESRS 2 og vesentlige tema-spesifikke ESRS-standarder for Norske tog. Tabellen kobler rapporteringskrav til hvor i rapporten de er oppgitt og beskrevet.

Tabell 3: Oversikt over opplysningskrav (DR)

DR	ESRS-standard / beskrivelse	Side
	ESRS 2 2 Generelle opplysninger	
BP-1	Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapporter	42
BP-2	Opplysninger i forbindelse med særlige omstendigheter	42
GOV-1	Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle	46
GOV-2	Opplysninger som gis til foretakets administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, og bærekraftsforhold som behandles av disse organene	46
GOV-3	Integrering av bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger	47
GOV-4	Erklæring om aktsomhetsvurdering	47
GOV-5	Risikostyring og internkontroll med bærekraftsrapportering	48
SBM-1	Strategi, forretningsmodell og verdikjede	48
SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	52
SBM-3	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	56, 75, 93, 97
IRO-1	Beskrivelse av prosessen for å fastsette og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter	59
IRO-2	Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraft	45, 61
	E1 Klimaendringer	
E1-1	Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer	75
E1-2	Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer	76
E1-3	Tiltak og ressurser i forbindelse med policyer for klimaendringer	77
E1-4	Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer	77
E1-5	Energiforbruk og energimiks	78
E1-6	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp	79
	E2 Forurensning	
E2-1	Policyer i forbindelse med forurensning	83
E2-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning	84
E2-3	Mål knyttet til forurensning	84
E2-4	Forurensning av luft, vann og jord	84
	E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi	
E5-1	Policyer for ressursbruk og sirkulær økonomi	85
E5-2	Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi	86
E5-3	Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi	88
E5-4	Inngående ressurser	88
E5-5	Utgående ressurser	89

	S1 Egen arbeidsstyrke	
S1-1	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	93
S1-2	Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger	94
S1-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	94
S1-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeidsstyrke, og effektiviteten av disse tiltakene	94
S1-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	95
S1-6	Opplysninger om foretakets ansatte	96
S1-7	Opplysninger om ikke ansatte arbeidere i foretakets egen arbeidsstyrke	96
S1-8	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet	96
S1-11	Sosial beskyttelse	96
S1-13	Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling	96
S1-14	Måleindikatorer for arbeidsmiljø	96
S1-15	Måleindikatorer for balanse mellom arbeid og fritid	96
S1-17	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	96
	S2 Arbeidere i verdikjeden	
S2-1	Policyer for arbeidere i verdikjeden	98
S2-2	Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger	98
S2-3	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer	99
S2-4	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	99
S2-5	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	101
	G1 Forretningskikk	
G1-1	Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur	102
G1-2	Håndtering av forbindelser med leverandører	104
G1-3	Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser	102

1.3 Styring

GOV-1 Styret
Styret i Norske tog består av seks medlemmer, hvorav fire er eksterne, og to representerer selskapets faste ansatte. Kjønnsfordelingen i styret er 40% kvinner og 60% menn. Styret har solid kompetanse innenfor Norske togs vesentlige bærekraftstema. Denne kompetansen vurderes løpende gjennom saker og årlig styreevaluering. I 2024 deltok to styremedlemmer på Bærekraftsakademiets seminar om styrets rolle i bærekraftsrapportering.

Styret anser at kurs og kompetansehevingstiltak i Norske tog har bidratt positivt på selskapets bærekraftskompetanse.

Ytterligere informasjon om styremedlemmer, deres kompetanse og erfaring fremgår i tabell 2.

GOV-1 Ledergruppe Norske tog
Norske togs ledergruppe består av fem medlemmer, inkludert daglig leder og fire direktører. I tillegg deltar fire mellomledere i møte for utvidet ledergruppe to ganger i året. Fordelingen mellom kjønnene i selskapets lederstillinger totalt er 33% kvinner og 67% menn. Blant topplederne er kjønnsfordelingen 40% kvinner og 60% menn.

Øystein Risan, Administrerende direktør
Øystein Risan har en sivilingeniørgrad fra University of Glasgow. Han var tidligere direktør for trafikk og passasjertog i NSB. Risan har over 24 års erfaring fra jernbanesektoren.

Linda Venbakken, Direktør Økonomi og finans
Linda Venbakken var finanssjef i NSB fra 2006 og frem til hun ble med over i Norske tog som finansdirektør i 2016. Hun har hatt flere roller innen controllerfunksjoner og revisjon i The Royal Bank of Scotland, Kohn og Pedersen and King Sturge. Venbakken har en master i ledelse fra BI.

Kjell-Arthur Abrahamsen, Direktør Materiell
Kjell-Arthur Abrahamsen kom til Norske tog fra NSB Materiell, der han var prosjektdirektør. Han har lang erfaring med anskaffelser, modifikasjoner og styring av togflåten. Abrahamsen har 19 års erfaring fra jernbanesektoren og har en B.Sc. som maskiningeniør.

Iren Marugg, Juridisk direktør
Iren Marugg har bred erfaring innen jernbanesektoren. Hun er spesialisert innen anskaffelser og kontraktsjus, og har jobbet med både norske og utenlandske leverandører. Marugg har en M.Sc. jus-grad fra Universitetet i Oslo.

Luca Cuppari, Teknisk direktør
Luca Cuppari har tidligere hatt flere tekniske stillinger i NSB, og har også erfaring fra Jernbanetilsynet, Mantena og AnsaldoBreda. Cuppari har en M.Sc. som elektroingeniør.

Ledergruppen innehar sterk sektorkompetanse. I lys av nye krav til bærekraftskompetanse har prosessen med ny bærekraftsrapportering hevet kompetansenivået til ledelsen for oppfølging av vesentlige tema. Kompetanse om klima, miljø og sosiale forhold i offentlige anskaffelser ligger i juridisk avdeling. Kompetanse om bærekraftsrapportering ligger innen avdeling for økonomi og administrasjon. Kompetanse om tekniske krav til utforming av tog ligger i teknisk avdeling. Norske tog har også rammeavtaler med rådgivingsselskaper innen strategisk-, ledelses- og teknisk relatert bærekraftskompetanse. Gjennom disse avtalene har selskapet tilgang på ekspertkompetanse innen bærekrafttema som utnyttes ved behov.

GOV-2 Styret og ledelsens ansvar for oppfølging av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Styret
Styret vurderer påvirkninger, risikoer og muligheter for Norske tog i forbindelse med strategi, større transaksjoner og risikostyring. Dette følges opp gjennom ordinær styrebehandling, administrerende direktørs rapportering, kontrollspørsmål og krav om utredninger. Styret kan initiere internrevisjon for selskapet, og i 2024 ble internkontroll utført. Styret godkjenner etiske retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og års- og bærekraftsrapporten. Resultater av påvirkninger, risikoer og muligheter og dobbelt vesentlighetsanalyse blir årlig presentert og godkjent av styret.

Revisjons- og bærekraftsutvalg
Styrets revisjons- og bærekraftsutvalg er et saksforberedende og rådgivende organ som støtter styret i utøvelse av sitt forvaltnings- og tilsynsansvar. Utvalget overvåker regnskap, rapportering, internkontroll og risikostyring, samt etterlevelse av retningslinjer for dette. I 2024 gjennomgikk utvalget selskapets CSRD-rapportering, inkludert dobbelt vesentlighetsanalyse, før styrets godkjenning. Dette vil fremover utføres årlig.

Ledergruppe
Ledergruppen har det overordnede ansvaret for operasjonalisering og oppfølging av bærekraftsarbeidet i Norske tog. De har ansvar for oversikt og styring av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Bærekraftstemaene som er aktuelle for Norske tog, er

på agendaen på ledergruppemøter månedlig. Ledelsen er involvert ved flere punkter i utarbeidelse av dobbelt vesentlighetsanalyse og CSRD-rapportering før styrets gjennomgang. Påvirkninger, muligheter og risikoer inngår i den årlige strategioppdateringen til ledelsen. Det utføres også årlig en evaluering av blant annet av selskapets arbeid med aktsomhetsvurderinger.

Avdelinger
I de respektive avdelingene er ansvar for bærekraft fordelt som beskrevet under:

- Avdeling for økonomi har ansvar for finansiell og ikke-finansiell rapportering, grønn finans, overvåking og evaluering av styringsprosesser, internkontroll og risikostyring. Når det gjelder vesentlige temaer har denne avdelingen hoved-ansvar for grønn finans, overvåking og evaluering av aktsomhetsvurderinger, utarbeidelse av klimaomstillingsplan og HR, inkludert kompetanse og trivsel hos egne ansatte.
- Juridisk avdeling har ansvar for anskaffelsesrutiner, kontraktskrav, ESG-revisjoner, aktsomhets-vurderinger og leverandørdialog.
- Teknisk avdeling har ansvar for tekniske utformingen av tog. Avdelingen ivaretar blant annet energi-effektivisering, løpende leverandøroppfølging, inspeksjoner, revisjoner og utredninger.
- Avdeling for materiell har ansvar for forvaltning av tog og levetidsforlengende tiltak. Styringsgrupper for de store prosjektene i Norske tog rapporterer til avdelingen.

Status og risiko fra avdelingene rapporteres månedlig. Ressurser fra alle avdelinger deltar i dobbelt vesentlig-hetsanalyse og med data til rapportering.

Arbeidsgrupper
Norske tog har en mangfolds- og inkluderingsgruppe, en bærekraftsgruppe og et arbeidsmiljøutvalg (AMU), se beskrivelse av dette under kapittel 6 S1 «Egen arbeidsstyrke». Norske tog har en klimakomité som overvåker og utvikler arbeidet med grønn finansering i henhold til Norske togs *Green bond Framework*.

GOV-3 Bonusordninger
Jamfør *Statens retningslinjer for lederlønn*, forventer staten at kategori 2-selskaper ikke har egne bonus-ordninger for ledende ansatte. Toppledelsens kompensasjonsordning består derfor kun av fastlønn, og påvirkes ikke av ledelsens styring av selskapets økonomiske, miljømessige og menneskelige påvirkning.

GOV-4 Erklæring for aktsomhetsvurderinger

Tabell 4: Sentrale elementer i aktsomhetsvurderinger

Sentrale elementer i aktsomhetsvurderinger	Avsnitt i bærekraftsrapport
a) Forankre ansvarlighet i bedriftens retningslinjer, strategi og styringssystemer	46, 93-94, 98
b) Involvering av påvirkede interessenter i sentrale steg av aktsomhetsvurderingsprosessen	53-55, 94, 98-99
c) Kartlegge og vurdere faktisk eller potensiell negativ påvirkning	56-61, 97
d) Stanse, forebygge og redusere påvirkningene e) Overvåke gjennomføring og resultater, og kommunisere hvordan påvirkningene er håndtert	94-95, 99-101

GOV-5 Bærekraftsrapportering: Risikohåndtering og internkontroll.

Års- og bærekraftsrapporten gjennomgås av ledelsen, revisjons- og bærekraftsutvalget, samt styret før publisering.

I 2024 ble det utarbeidet egne internkontrollrutiner for års- og bærekraftsrapporten. Kontrollrutinene strukturerer arbeidet med å innhente, bearbeide og kvalitetssikre data som rapporteres i henhold til ESRS. Gjennom et rapporteringsskjema i Excel får hver rapporteringsansvarlig oversikt over hvilke krav som skal svares ut på hvilken måte, samt hvem som er ansvarlig for kvalitetskontroll av innholdet. Rapporteringsskjemaet gir også mulighet til å overvåke progresjonen underveis i rapporteringen, slik at Norske tog har kontroll på eventuelle mangler eller utfordringer. De rapporteringsansvarlige har jevnlig kontakt med selskapets bærekraftsrådgiver, som holder ledergruppen i Norske tog informert om prosessen.

Risiko for rapportering vurderes før og under utarbeidelse av årsrapporten med risikoreduserende tiltak. De største rapporteringsrisikoene i 2024 var manglende tilgang på data og manglende kompletthet av data. Det er gjort avklaringer rundt datatilgang fra samarbeidsparter som tiltak. I 2025 vil års- og bærekraftsrapportering integreres i selskapets generelle prosedyrer for risikostyring og internkontroll.

1.4 Strategi

SBM-1 Strategi, forretningsmodell og verdikjede

Norske togs formål og forretningsmodell
Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge, og får sine inntekter gjennom utleie av togsett. Selskapet inngår utleieavtaler med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen knyttet til formålet på ett sted. Norske tog har hovedkontor i Oslo og finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.

Særskilte rammer for selskapet
Norske tog er eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog, noe som legger rammene for selskapets strategi og forretningsmodell. Kvaliteten og størrelsen på togflåten til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

De ansatte
I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid, teknisk kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2024 hadde selskapet 64 fast ansatte.

Verdikjede og aktiviteter
De største kontraktene Norske tog inngår er med leverandører for anskaffelser av tog og utleieavtalene for tog med operatører. Selskapet utfører større midtlivsoppgraderinger, men også mindre endringer på togene ved behov. Ved slutten av levetiden avhender Norske tog togene. Selskapet har kontrakter med konsulentvirksomheter for bistand med oppgaver for utvikling av selskapet.

Verdikjeden i tabell 5 på neste side, viser en oversikt over ovennevnte og andre aktiviteter i verdikjeden, samt leverandører, kunder, samarbeidspartnere og aktuelle og vesentlige påvirkningsområder for Norske tog. Verdikjedekartleggingen danner grunnlaget for Norske togs interessentinvolvering og har vært brukt aktivt i den doble vesentlighetsprosessen, da den viser forbindelser av potensielle påvirkninger, risikoer og muligheter til forretningsmodell og konkrete steg i Norske togs verdikjede. Verdikjeden illustrerer også avhengighetene i jernbanesektoren ved å vise hvilke aktiviteter som er tilknyttet de ulike aktørene i sektoren. Organiseringen av sektoren har påvirket den doble vesentlighetsvurderingen, eksempelvis ved at sluttbrukere eller lokalsamfunn ikke er vesentlige tema for Norske tog, selv om de er vesentlige tema for persontogtrafikken i sin helhet.

Tabell 5: Verdikjede i Norske tog.

Råmaterialeanskaffelse

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Arbeidere i leverandørkjeden (gruver og lokasjoner for videreforedling)
- Lokalsamfunn ved gruver og fabrikker inkl. landeiere og bønder
- Øvrig befolkning
- Transportpersonell

Aktuelle områder for påvirkning: Risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter, miljøpåvirkninger fra gruvedrift, utslipp, energibruk med mer.

Produksjon av komponenter

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Arbeidere i leverandørkjeden
- Transportpersonell
- Lokalsamfunn ved fabrikker
- Øvrig befolkning

Aktuelle områder for påvirkning: Arbeidsforhold, sikkerhet, miljøstandarder ved produksjonsanlegg, forurensing, avfallshåndtering, utslipp, vannforbruk og innkjøpspraksis.

Togbygging

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Arbeidere i leverandørkjeden
- Produksjonsverksteder hos Stadler, Alstom og evt. underleverandører.
- Transportpersonell.
- Lokalsamfunn og øvrig befolkning.

Aktuelle områder for påvirkning: Produksjonssikkerhet, miljøstandarder ved produksjonsanlegg, forurensing, avfallshåndtering, utslipp, vannforbruk og innkjøpspraksis.

Utleie

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Operatører
- Egne ansatte

Aktuelle områder for påvirkning: Kontraktsansvar, forholdet til operatører, klimatilpasning og klimarisiko, energieffektivitet og samarbeid i sektoren.

Anskaffelse

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Leverandører og underleverandører
- Operatører
- Sluttkunder
- Egne ansatte

Aktuelle områder for påvirkning: Klimatilpasninger, innkjøpspraksis, korrupsjon og bestikkelser og organisasjonskultur.

Forvaltning

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Leverandører
- Ansatte på verksteder hos underleverandører av komponenter og delsystemer
- Lokalsamfunn (mennesker bosatt ved togspor og verksteder)

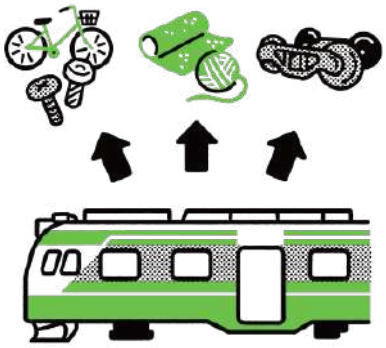
Aktuelle områder for påvirkning: Livssyklus av togene, avfallshåndtering, energibruk ved vedlikeholdsanlegg, utslipp, klimarisiko, materialbruk, samarbeid i sektoren og organisasjonskultur.

ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

Drift og vedlikehold av tog

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Togpassasjerer
- Ansatte i leverandørkjeden (verksteder, renhold, togansatte)
- Lokalsamfunn (mennesker ved togspor, togparkering)
- Øvrig befolkning

Aktuelle områder for påvirkning: Energi- og drivstoffbruk, vedlikehold, støy og vibrasjoner, universell utforming og energi- og drivstoffbruk, vedlikehold og arbeidsforhold.



Avfallshåndtering

Faktisk og potensielt påvirkede interessenter:
- Ansatte i leverandørkjeden som jobber med avfallshåndtering og videreforedling
- Lokalsamfunn ved gjenvinningsanlegg og deponi

Aktuelle områder for påvirkning: Avfallshåndtering, sirkularitet, materialgjenvinning, HMS, sikkerhet, arbeidsforhold og samarbeid i sektoren med mer.

Bærekraftmål
I 2024 oppdaterte Norske tog sine mål og tiltak innen bærekraft på bakgrunn av resultater fra den doble vesentlighetsanalysen. Hovedmål og temaer er oppgitt i tabell 6, og spesifikke mål er beskrevet i de i de relevante delkapitlene i bærekraftsrapporten. Disse målene er underordnet Norske togs strategi. I 2025 vil det jobbes for å integrere bærekraftsrelaterte mål og tiltak i den overordnede strategien.

Norske togs aktivitet består i hovedsak av prosjekter og prosesser for å anskaffe, forvalte og avhende tog. Bærekraftsrelaterte mål er derfor fokusert på disse områdene, da det er her Norske tog har størst mulighet til å påvirke. Norske tog har ikke mål som er spesifikke for geografiske lokasjoner, utover mål som omhandler selskapets virksomhet i togsektoren i Norge. Målene til Norske tog dekker bredt i verdikjeden.

Tabell 6: Bærekraftsmål

Våre hovedambisjoner	Våre mål	
	Ansvarlige og grønne anskaffelser av nye tog	Ansvarlig og grønn forvaltning av togparken
Sirkularitet i hele togets livsløp *Vi skal tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele levetiden til våre tog.*	• Vi skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning, og med resirkulerte materialer. • Vi anskaffer tog og materiell med lang levetid og som er vedlikeholdsvennlige.	• Vi skal forvalte togene slik at levetiden optimaliseres. • Våre tog skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og vi skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90%.
	• Kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42% fra 2022 til 2030 og jobbe mot netto null (scope 1, 2 og 3) innen 2050. • Togene skal være energieffektive i drift. • Vi skal legge til rette for at alle våre tog er klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen og teknologien gjør det mulig. • Sikre et solid datagrunnlag for fysisk klimarisiko for våre tog og gjøre egnede tiltak ut fra dette.	
	Vi skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter.	Vi skal sikre etterlevelse av kravene vi har stilt i våre kontrakter.
Samarbeid i verdikjeden *Vi skal forbedre og videreutvikle dialog med våre interessenter og ta ansvar i verdikjeden.*	• Vi skal ha jevnlig interessentdialog for å forstå behov, møte forventninger og gjøre egnede tiltak. • Vi skal bidra med erfarings- og datadeling i jernbanesektoren til det beste for Norske tog, samarbeidspartnere og kunder.	
	• Vi skal øke andelen grønne lån med gunstige betingelser, opprettholde høy rating og videreutvikle vår posisjon som utsteder av grønne obligasjoner. • Vi skal styrke kvaliteten på vår bærekraftsrapportering. • Vi skal jobbe datadrevet.	
Grønn finansiering, bærekraftsrapportering og åpenhet *Vi skal gjøre det mulig å kanalisere grønne investeringer til våre tog.*	• Vi skal videreutvikle egne medarbeidere og tiltrekke oss nøkkelkompetanse. • Vi skal fremme mangfold og inkludering.	
Spisskompetent og mangfoldig organisasjon *Vi skal strekke oss for å ta vare på og utvikle ledere og medarbeidere.*	• Fornøyde medarbeidere og fremoverlente ledere med spisskompetanse på tog.	

Strategi og relevans for bærekraftstemaer
Norske togs visjon er *«Bedre og bedre tog, for flest mulig»*. Selskapets samfunnsoppdrag, forutsetninger for å lykkes, samt fire særskilte satsinger i årene som kommer, er illustrert i figur 1.

Disse satsingene og tilhørende tiltak er direkte og indirekte koblet til bærekraftsrelaterte temaer i Norske tog som illustrert under de fire målbildene fra Norske togs strategi:

Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder
- → Tilstandsbasert vedlikehold gir bedre forvaltning av materialer som inngår i togene.
- → Garanti for tilgjengelighet, pålitelighet og pris vil kunne bidra til økt punktlighet.
- → Anskaffelser av nye lokal-, region- og fjerntog bidrar til at tog kan fortsette å være et attraktivt lavutslipps transportalternativ.
- → Brukerinvolvering for utforming av de nye togtypene.
- → Standardisering av togtyper forenkler arbeid på togene i Norge og muliggjør et større marked for gjenbruk av deler.
- → Norske tog bidrar som eksperten på tog i utredninger og i anskaffelser for å sikre best mulig prestasjon av togmateriellet.

Effektiv og bærekraftig drift
- → Arbeid med å integrere sirkulære prinsipper i forvaltning av tog, gjennom selskapets materialgjenvinningsprosjekt.
- → Satsning på å jobbe mer datastyrt, også innen bærekraft.
- → Norske tog identifiserer vesentlig bærekrafts-påvirkning, risikoer og muligheter, og integrerer tiltak for dette i interne prosesser. For eksempel jobber Norske tog for å ivareta vesentlige tema i kontrakter.

Kompetente og fornøyde medarbeidere
- → Kontinuerlig oppdatering av ekspertkompetanse på tog for å oppfylle samfunnsoppdraget vårt, samt opprettholde at Norske tog er en attraktiv arbeidsgiver med særlig fokus på jernbaneteknisk kompetanse.
- → Satsning på kompetanseheving innen vedlikehold, IT og vesentlige bærekraftstemaer.

Finansiell handlefrihet
- → Norske tog muliggjør grønn transport, noe som gir bedre betingelser ved opptak av lån. Norske togs bærekraftsrapportering, arbeid med vårt grønne rammeverk og andre tiltak for vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter støtter opp under dette.

Figur 1:

SBM-2 Interessentinvolvering

For å sikre best mulig utførelse av samfunnsoppdraget, er det viktig for Norske tog å ha god dialog med interessenter og innsikt i deres behov og påvirkning fra driften. En interessentdialog i 2024 har gitt verdifull innsikt som har informert den doble vesentlighetsanalysen.

Tabell 7: Norske togs interessenter og relaterte tema

Interessent	Eier:	Kunder:	Myndigheter:
	Norske tog skal svare på Samferdselsdepartementets forventninger.	Norske togs kunder er togoperatørene som blir tildelt trafikkpakker på den norske jernbane. I dag er disse Vy, Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead.	Norske tog er del av en sektor som koordineres og følges opp av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn.
Kommunikasjonskanaler	• Eiermøte • Løpende dialog • Eierskapsmeldingen	• Løpende dialog • KAM • Innspill til anskaffelser av nye tog • Involvering i designfase	• Løpende dialog
Tema som opptok interessenten i 2024	• Etterlevelse av eierskapsmeldingen • Beste praksis på etikk • Kostnadseffektivitet som fører til mest mulig tog for pengene • Optimalt vedlikehold og utskifting av togparken ut fra hva infrastrukturen gjør mulig • Overføring av kunnskap fra eksterne konsulenter • Implementering av tydelige mål og strategier for bærekraft, inkludere og følge opp FNs bærekraftsmål • Proaktivt arbeide med mangfold og inkludering • Ta ansvar i leverandørkjede gjennom kontrakter • Samlende aktør for jernbanesektoren, rådgiver	• Forvaltning av togparken • Ansvarlig avhending av tog • God kundebehandling og effektive beslutningsveier • Effektiv dialog ved behov for vedlikehold og investeringer, inkludert tydelig ansvarsfordeling • Tilgang på kritiske komponenter • Tekniske tema som energioptimalisering, energiøkonomisk drift og støy • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Ansvarlige anskaffelser • Bærekraftig produksjon av tog • Prismodell for leieavtaler • Togsystemet må tåle ulike værforhold • Norske tog er en bidragsyter til samarbeidet om en attraktiv kollektivsektor • Universell utforming	• Videreutvikling av jernbanen, inkludert organisering av sektoren, leieprismodell, jernbanereformen, politisk målbilde og elektrifisering • Tallgrunnlag og metodikk for å dele data i sektoren for eksempel på klimaregnskap, og dokumentere og tilgjengeliggjøre prosesser • At Norske tog skal ha best ekspertise på tog • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Klimarisiko og fremtidens teknologiske løsninger som del av Norske togs målbilde • Videreutvikle bærekraftskrav i kontrakt og utfordre leverandører til utvikling • Energieffektivitet
Norske tog sin strategi for å ivareta innspill/behov	• Det er satt vitenskapsbaserte klimamål, og det jobbes med en omstillingsplan. • Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Satsning på tilstandsbasert vedlikehold. • Tiltak for kompetanseheving egne ansatte, samt mål og tiltak for mangfold og inkludering. • Tiltak for samhandling i sektoren.	• Mål og tiltak for energireduksjoner. • Tiltak for samhandling i sektoren. • Mål og tiltak for sirkularitet. • Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Prosjektmodell legger til rette for at t emaer som robusthet mot værpåvirkning og universell utforming ivaretas i design.	• Tiltak for samhandling i sektoren. • Satsning på tilstandsbasert vedlikehold. • Satsning på å bli et datastyrt selskap. • Mål og tiltak for kompetanseutvikling hos egne ansatte. • Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Det er satt vitenskapsbaserte klimamål, og det jobbes med en omstillingsplan. • Norske tog har mål og tiltak for energieffektivitet. • Punktlighetsgruppe initiert av Norske tog videreføres i 2025.

Interessent		
Investorer: Norske tog må ivareta tilgang til lånefinansiering i obligasjons- og sertifiseringsmarkeder nasjonalt og internasjonalt.	**Ansatte:** Norske tog er en liten organisasjon med teknisk spisskompetanse.	**Leverandører:** Anskaffelser, modifikasjoner og vedlikehold på tog løper over mange år og krever godt samarbeid.
Kommunikasjonskanaler		
• Investormøter	• Medarbeidersamtaler	• Leverandørmøter • Møter med oppfølging av aktsomhetsvurderinger, ytre miljø og HMS
Tema som opptok interessenten i 2024		
• Rapportering på det som er vesentlig, samt vise forbedring fra år til år • Åpenhet og transparens, herunder strategi og målbilde • Rapportere på EU-taksonomien • Vise bærekraftseffekt av nye investeringer • Energieffektivitet • Kontroll på og oppfølging av arbeids- og miljøforhold, samt menneskerettigheter i verdikjede • Ansvarlig avhending • Optimalisere bruk av bane	• Faglig utvikling • Trivsel • Bidra til viktig samfunnsoppdrag gjennom bærekraft	• Tydelige forventninger og rammer, også med tanke på bærekraft • Oversiktlig anskaffelsesprosess • Standardisering av togparken • Bruke mulighet til å påvirke • Behovsbasert vedlikehold
Norske tog sin strategi for å ivareta innspill/behov		
• Bærekraftsrapportering etter ESRS. • Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Norske tog har mål og tiltak for energieffektivitet og sirkularitet.	• Tiltak for kompetanseheving hos egne ansatte, samt mål og tiltak for mangfold og inkludering.	• Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Prosjektmodell i henhold til krav for offentlige anskaffelser gir oversikt og forutsigbarhet for leverandører. Risiko for arbeidere i verdikjeden adresseres delvis gjennom leverandørers aktsomhetsvurderinger.

Interessent		
Interesseorganisasjoner: Organisasjoner Norske tog anser som interessenter inkluderer arbeidstaker-organisasjoner, fagforeninger og brukerorganisasjoner.	**Bane NOR:** Viktig samarbeidspartner i videreutvikling av jernbanen og jernbanens miljøfortrinn.	**De reisende:** Brukere av togene.
Kommunikasjonskanaler		
• Dialog • Innspill til anskaffelser • Innspill i designfase for nye tog	• Faste møter • Løpende dialog	• Årlig oversendelse av operatørenes kundetilfredshetsundersøkelse (KTI).
Tema som opptok interessenten i 2024		
• Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Transparens og åpenhet • Tilgjengelighet for dialog • Mulighet for innspill og involvering • Universell utforming av tog • Viltpåkjørsler • Temperatur for fører og passasjerer • Kjørelys • Isolasjon tog	• Felles tilnærming i formidling om togets og jernbanens miljøfortrinn • Elektrifisering og videreutvikling av jernbanen • Dialog i sektoren • Gode mål for miljø og helhetlige livsløpsanalyser • Bærekraft i anskaffelser • Vedlikehold • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Energieffektivisering • Slitasje fra tog på infrastruktur og at Norske tog tar ansvar ved problemer	• Moderne tog
Norske tog sin strategi for å ivareta innspill/behov		
• Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Prosjektmodell legger til rette for involvering av ulike brukergrupper. • Samarbeidet om søknad om forskningsmidler i samarbeidsgruppe for viltpåkjørsler i sektoren.	• Tiltak for samhandling i sektoren. • Norske tog har mål og tiltak for energieffektivitet og sirkularitet. • Norske tog har tiltak som inkluderer å bidra til utvikling i sektoren. • Norske tog bestiller livsløpsanalyser for nye lokal-, region- og fjerntog. • Norske tog jobber etter retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis og har mål og tiltak for dette. • Satsning på tilstandsbasert vedlikehold.	• Anskaffelse av nye lokal-, region- og fjerntog, samt midtlivsoppgraderinger.

Interessent

Stille interessenter som fysisk miljø

Representert gjennom dialog med teknologimiljøer med kompetanse innen jernbaneteknologi, klimagassutslipp og ytre miljø.

Kommunikasjonskanaler

- Tredjepart med ekspertkompetanse om togsektoren og teknologi.

Tema som opptok interessenten i 2024

- Utvikle potensialet for energieffektivitet i samarbeid med sektoren
- Levetid tog
- Redusere utslipp fra drift
- Bruke teknologi til å forbedre vedlikehold
- Bruke gode livsløpsanalyser
- Avhendingsplan
- Sirkulære krav til materialbruk i tog

Norske tog sin strategi for å ivareta innspill/behov

- Tiltak for samhandling i sektoren.
- Norske tog har mål og tiltak for energieffektivitet og sirkularitet.
- Det er satt vitenskapsbaserte klimamål, og det jobbes med en omstillingsplan.
- Satsning på tilstandsbasert vedlikehold.
- Norske tog bestiller livsløpsanalyser for nye lokal-, region- og fjerntog.

Norske togs strategi bygger i stor grad på rammene gitt av eier, Samferdselsdepartementet, og Jernbanedirektoratet, men selskapet vil jobbe videre med interessentinvolvering for å få enda bedre innsikt i hvordan aktiviteter i hele verdikjeden påvirker mennesker og miljø. Samhandling i sektoren er viktig for å adressere disse påvirkningene, samt risikoer og muligheter.

Ledelsen og styret oppdateres regelmessig om interessenters synspunkter gjennom rapporteringsstruktur fra ledergruppen i Norske tog. Ledelsen og styret er informert om hovedresultater fra interessentinvolvering i 2024 i forbindelse med arbeid med den doble vesentlighetsanalysen.

SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og hvordan de interagerer med strategi og forretningsmodell

Gjennomføringen av en dobbel vesentlighetsanalyse har resultert i identifisering av vesentlige temaer gjennom påvirkninger, risikoer og muligheter som er oppsummert i tabell 8. Resultatene av analysen har ført til utarbeidelse av tiltak som er innarbeidet i Norske togs strategi og handlingsplan. Overordnet strategi og handlingsplan ble vedtatt i selskapets ledelse og styre i 2024. Målene er justert ut fra vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til sirkularitet, vedlikeholdsrelaterte tema, egne ansatte og vitenskapsbaserte klimamål. Det er identifisert spesifikke tiltak for vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter, og fortsatt aktuelle tiltak er videreført.

Vesentlige IROer for Norske tog

Tabell 8: Oversikt over vesentlige IROer for Norske tog i 2024.

IRO nr.	ESRS-standard	IRO	Hvor (verdikjede eller egen drift)
1	**E1**	Faktisk positiv påvirkning på klima ved bruk av tog, ved unngåtte utslipp fra andre mer utslippsintensive transportformer.	Nedstrøms verdikjede
2	**E1**	Faktisk negativ påvirkning på miljø ved bidrag til klimaendringer gjennom drift av utleide tog fra tilknyttede klimagassutslipp, ved produksjon og ved elektrisitet- og dieselforbruk.	Nedstrøms verdikjede
3	**E1**	Faktisk negativ påvirkning på miljø ved bidrag til klimaendringer gjennom klimagassutslipp fra materialutvinning, produksjonsprosesser og transport i verdikjede for produksjon av nye tog.	Oppstrøms verdikjede
4	**E1**	Faktisk negativ påvirkning på miljø ved produksjon av elektrisitet, ressursbruk, og ved forbruk av elektrisitet til drift av tog ved utleie.	Egen drift, nedstrøms verdikjede
5	**E1**	Risiko ved kjente økte forsikringskostnader for Norske tog som følge av større eller hyppigere skade på tog på grunn av ekstremværhendelser.	Egen drift
6	**E1**	Teoretisk mulighet for positiv økonomisk effekt for Norske tog ved for eksempel bestilling av nye tog ut fra økt etterspørsel etter grønn transport.	Egen drift
7	**E1**	Teoretisk risiko for økte kostnader ved anskaffelser av tog og togdeler gjennom at *Carbon Border Adjustment Mechanism* (CBA) kan gjøre at materialer i verdikjeden til togene dyrere.	Egen drift, oppstrøms verdikjede
8	**E1**	Risiko ved kjente økte kostnader for Norske tog som følge av utskiftninger av klimagasser på togene på grunn av *Klimagassdirektivet*.	Egen drift
9	**E1**	Kjent mulighet for positiv økonomisk påvirkning for Norske tog ved bedre betingelser som følge av at tog er et attraktivt grønt produkt for investorer.	Egen drift
10	**E2**	Faktisk negativ påvirkning på ytre miljø ved utslipp av diesel, smøreolje og trafoolje til grunn og sjø etter skade på materiell som følge av kollisjon med steinras på sporet på Nordlandsbanen i oktober 2024, i tog utleid av Norske tog.	Nedstrøms verdikjede
11	**E5**	Potensiell positiv påvirkning på miljø på grunn av redusert ressursforbruk som følge av Norske togs arbeid med lang levetid på tog og standardisering ved nyanskaffelser av tog.	Egen drift
12	**E5**	Faktisk negativ påvirkning på ulike miljøaspekter ved materialutvinning, produksjonsprosesser og transport i verdikjede for produksjon av nye tog.	Oppstrøms verdikjede
13	**E5**	Potensiell negativ påvirkning på ulike miljøaspekter ved materialutvinning, produksjonsprosesser, bruk av kjemikalier og transport i verdikjede tilknyttet vedlikehold av tog.	Oppstrøms verdikjede
14	**E5**	Potensiell negativ påvirkning på ulike miljøaspekter ved ressurstilgang og materialutvinning, ved at kritiske metaller og ressurser i liten grad sortertes ut av avfallsfraksjoner.	Nedstrøms verdikjede

15	**E5**	Potensiell positiv påvirkning på flere miljøaspekter ved at Norske tog har en «ressursbank» av materialer i togflåten som brukes lenge, og som kan føres inn i et sirkulært kretsløp ved endt levetid, noe som kan redusere utvinning av nye materialer.	Egen drift og nedstrøms verdikjede
16	**E5**	Potensiell negativ påvirkning på miljø ved lavverdig håndtering av avfall fra avhending av tog, i henhold til avfallshierarkiet og sirkulære prinsipper.	Egen drift og nedstrøms verdikjede
17	**E5**	Kjent økonomisk risiko for økte kostnader knyttet til eldre materiell, som er ressurskrevende å holde i stand til løpende togdrift.	Egen drift
18	**S1**	Potensiell negativ påvirkning på egne ansattes arbeidsforhold og trivsel ved manglende kompetansebygging.	Egen drift
19	**S1**	Faktisk positiv påvirkning på ansattes arbeidsforhold ved at kollektive forhandlinger på vegne av alle gir forutsigbarhet.	Egen drift
20	**S1**	Potensiell mulighet for positiv økonomisk effekt for Norske tog ved at det å være en aktør innen grønn transport er attraktiv ved rekruttering.	Egen drift
21	**S1**	Potensiell mulighet for positiv økonomisk effekt for Norske tog ved at kompetanse gir bedre anskaffelser og forvaltning.	Egen drift
22	**S1**	Potensiell mulighet for positiv økonomisk effekt for Norske tog ved at det er en svært lav turnover og høy medarbeidertilfredshet, som bevarer ressurser internt.	Egen drift
23	**S2**	Potensiell negativ påvirkning på arbeidere i verdikjeden på grunn av iboende risiko knyttet til at deler av produksjon av materialer og togkomponenter foregår i utviklingsland, hvor beskyttelsen av menneske- og arbeidstakerrettigheter er svak. En stor andel un-derleverandører er i Europa, dette gir mindre iboende risiko.	Egen drift
24	**S2**	Faktisk negativ påvirkning ved at en lokfører omkom ved drift av tog, under en ulykke på Nordlandsbanen i oktober 2024. Det skjedde som følge av kollisjon med steinras på sporet, i et tog utleid av Norske tog til operatør.	Nedstrøms verdikjede
25	**G1**	Potensiell positiv påvirkning på arbeidere, lokalsamfunn og miljø tilknyttet leverandørkjeden for produksjon av materiell gjennom forutsigbare prosesser ved offentlige anskaffelser.	Oppstrøms verdikjede
26	**G1**	Potensiell negativ påvirkning på lokalsamfunn som følge av forretningsforbindelser og leverandører kan ha knyttet til aktiviteter i konfliktområder.	Opp- og nedstrøms verdikjede
27	**G1**	Potensiell negativ miljøpåvirkning ved iboende risiko for forurensning, arealbruk, natur-påvirkning, vannforbruk og på lokalsamfunn i verdikjeden knyttet til togproduksjon.	Oppstrøms verdikjede
28	**G1**	Faktisk negativ påvirkning på dyrebestander ved dyrepåkjørsler av tog ved utleie.	Nedstrøms verdikjede
29	**G1**	Potensiell negativ påvirkning på egne ansatte og eksterne varslere ved iboende risiko for negative konsekvenser for varslere.	Egen drift og verdikjede
30	**G1**	Potensiell positiv påvirkning på ulike miljøaspekter og brukere av tog gjennom økt sek-torsamarbeid der Norske tog deltar.	Opp- og nedstrøms verdikjede
31	**G1**	Potensiell økonomisk risiko for Norske tog ved manglende oppfølging og operasjonalisering av interne retningslinjer.	Egen drift
32	**G1**	Potensiell økonomisk risiko for Norske tog ved iboende risiko for korrupsjon ved store internasjonale anskaffelser.	Egen drift og verdikjede

Finansielle virkninger knyttet til bærekraftsrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter

Forventede finansielle virkninger knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter, inkluderer estimater for kostnader eller økonomiske muligheter for Norske tog. Noen kostnader er basert på interne utredninger med høy sikkerhet eller budsjett, mens andre er grovt estimert. For enkelte påvirkninger, risikoer og muligheter har Norske tog per nå hverken reelle tall eller estimater.

Norske tog vil i 2025 fortsette arbeidet med å styrke kunnskapsgrunnlaget om finansielle virkninger. Store kostnader gjelder hovedsakelig anskaffelser, modifikasjoner og økte forsikringskostnader. Norske togs evne til å håndtere økonomiske risikoer avhenger av kostnadsstørrelsen i forhold til inntektene, samt tilgang til likviditet. Ved store uforutsette kostnader kreves godkjenning for økte leieinntekter fra eier for å dekke kostnadene. Den norske regjeringen har en uttalt intensjon om å endre Norske togs finansieringsmodell slik at selskapet finansieres gjennom lån fra staten, heller enn lån fra det private markedet. En beslutning rundt dette forventes fattet i 2025.

Strategiens robusthet for håndtering av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Norske tog har gjennomført en overordnet kvalitativ analyse av forretningsmodellens robusthet, med hensyn til å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Analysen legger til grunn en middels til lang tidshorisont, som definert i kapittel 1.1 «Innledende del». Norske togs evne til å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter varierer ut fra selskapets påvirkningskraft og kontroll på et gitt område. I analysen har det dermed blitt vurdert som hensiktsmessig å skille mellom områder hvor Norske tog har høy grad av kontroll, og områder hvor avhengigheter til andre aktører legger føringer.

Områder hvor Norske tog har høy grad av kontroll

Norske tog har kontraktsfestede opsjoner som muliggjør innkjøp av lokal-, region- og fjerntog med ulike typer nullutslippsløsninger eller hybridløsninger for traksjon innen relativt kort tid. Dette styrker selskapets robusthet for å kunne håndtere endrede behov i sektoren. Videre virker Norske togs prosjektmodell risikoreduserende for negativ påvirkning og kostnader knyttet til risiko for miljø og sosiale forhold i verdikjeden. Selskapet har gode muligheter innen eksisterende rammer for å øke ansattes kompetanse innen bærekraft, vedlikehold og datahåndtering. Dette styrker selskapets evne til å håndtere vesentlige bærekraftstemaer.

Områder hvor avhengigheter til andre aktører legger føringer

Når det gjelder påvirkninger knyttet til energibruk til drift av tog, er Norske tog avhengig av samarbeid i sektoren. Norske tog gir råd til operatørene for å oppnå mest mulig energieffektiv drift, men selskapets forretningsmodell tillater ikke håndtering av vesentlige påvirkninger på egenhånd. Robustheten på dette området er derfor begrenset av avhengigheter i sektoren. Dette gjelder også valg av teknologi som skal anskaffes, hvor Norske tog fungerer som rådgiver for Jernbanedirektoratet. Ved å utvikle sterk fagkompetanse styrker Norske tog sin evne til å påvirke beslutninger og dermed muligheten til å håndtere vesentlige bærekraftstemaer på disse områdene.

Endringer i vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter sammenlignet med foregående rapporteringsperiode

I 2022 og 2023 utførte Norske tog vesentlighetsanalyser for årsrapportering, som dannet grunnlaget for bærekraftsstrategien. Nytt for 2024 er at det er utført en dobbel vesentlighetsanalyse med utgangspunkt i kravene i CSRD, ESRS 1 og ESRS 2, med grunnlag i hovedtemaer og utvalgte undertemaer gitt i ESRS 1 AR16. Den grunnleggende endringen i vesentlighetsmetode har ført til endringer i vesentlige temaer for Norske tog. Likevel var sirkulær økonomi, arbeidere i verdikjeden, klimagassutslipp og egne ansatte også vesentlige temaer i 2024.

1.5 Styring av påvirkninger, risiko og muligheter

IRO-1 Beskrivelse av prosess for å vurdere påvirkninger, risiko og muligheter

Norske tog har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med CSRD for å identifisere hvilke bærekraftstemaer som er vesentlige for selskapet å rapportere på, samt prioritere i strategiarbeid. Analysen er operasjonalisert gjennom følgende steg:

1. Forstå og kartlegge

I første steg av analysen har Norske tog kartlagt selskapets aktiviteter, verdikjeder og interessenter. Kartleggingen bidro til å koble Norske togs aktiviteter på tvers av verdikjeden til bestemte aktører og potensielt berørte interessenter, samt relevante bærekraftstema i ESRS. Denne innsikten har definert omfanget av analysen og dannet grunnlag for videre arbeid med å identifisere faktiske og potensielle påvirkninger, samt risikoer og muligheter for Norske tog.

2. Identifisere

I andre steg av analysen har Norske tog, gjennom skrivebordsanalyse og interessentintervjuer, utarbeidet en liste over bærekrafttema. Selskapet har jobbet med utgangspunkt i ESRS-listen[2] med emner, underemner

[2] Listen over bærekraftsforhold som er omfattet av ESRS-standarder finnes i ESRS 1, AR 16.

og del-underemner for å formulere konkrete påvirkninger, risikoer og muligheter på tvers av bærekrafttemaene. Hver påvirkning er også klassifisert som positiv/negativ og faktisk/potensiell, og de finansielle temaene er kategorisert som risikoer eller muligheter. Hver IRO er vurdert opp mot lokasjon i selskapets verdikjede, berørte interessenter, eventuelle avhengigheter og tidsperspektiv. Enkelte risikoer og muligheter er identifisert ved gjennomgang av identifiserte påvirkninger for å vurdere avhengigheter selskapet kan være sårbare for.

I skrivebordsanalysen har Norske tog benyttet både interne og eksterne kilder. Blant de interne kildene er blant annet medarbeiderundersøkelser, risikoregister og varslingskanaler, klimaregnskap, energiregnskap, materialregnskap og aktsomhetsvurderinger, utredninger, samt ROS-analyser og avviksregister blitt undersøkt for å identifisere potensielle og faktiske påvirkninger, risikoer og muligheter. Utover de interne kildene har Norske tog undersøkt eksterne fagrapporter og utredninger, eksempelvis fra *Extractive Industries Transparency Initiative* og *DFØs høyrisikoliste*, samt gjennomført mediesøk og tatt i bruk veiledere fra EFRAG.

Norske tog har supplert skrivebordsanalysen med interessentintervjuer med interne interessenter, eksterne aktører i sektoren, samt andre fageksperter, for å utbedre innsikten i berørte parters synspunkt og perspektiv. Intervjuene har vært semi-strukturerte, hvor Norske tog har bedt de ulike interessentene fortelle om potensielle påvirkninger, risikoer og muligheter de opplever gjennom sin relasjon til selskapet. Blant interessentene var Bane NOR, Samferdselsdepartementet, Vy, Norsk Lokomotivførerforbund og Støttekomiteen for Vest-Sahara. Denne interessentinvolveringen har gitt Norske tog innsikt i ulike interessentgruppers perspektiver. Ved å snakke med aktører på både eier- og brukersiden har selskapet utvidet sin forståelse for hvilke aktiviteter som kan gi opphav til påvirkninger, risikoer og muligheter.

3. Vurdere

I tredje steg av analysen har Norske tog gjennomført en kvantitativ vurdering av IROene. Selskapet har tatt utgangspunkt i anbefalingene i ESRS 1 og vurdert påvirkninger på grunnlag av alvorlighetsgrad og sannsynlighet, samt risikoer og muligheter på grunnlag av sannsynlighet og omfang av finansielle effekter. Alle identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter ble tildelt en score og rangert fra lavest til høyest. Dette ga en første indikasjon på IROenes vesentlighet, som i etterkant av kvantitativ scoring ble gjenstand for en kvalitativ vurdering for å sikre at endelig liste gir et rettvisende bilde på selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Norske tog har også gjort særskilte vurderinger av potensielt negative påvirkninger relatert til menneskerettigheter. Dette er gjort for å sikre at potensielle brudd på menneskerettighetene vektes høyere enn sannsynligheten for at påvirkningene inntreffer.

På grunn av jernbanesektorens avhengigheter og kompleksitet gjorde Norske tog en selskapsspesifikk vurdering av tilnærmingen til finansiell vesentlighet. For å identifisere finansielt vesentlige temaer har Norske tog sett den finansielle effekten i et samfunnsperspektiv for å gjenspeile den reelle effekten ulike bærekrafttemaer knyttet til anskaffelser, forvaltning og utleie av tog kan ha på norsk jernbanesektor som helhet og på staten som eier. I tillegg til det samfunnsøkonomiske perspektivet (indirekte økonomiske effekter), defineres også finansielle vesentlige temaer, etter de direkte finansielle effektene bærekrafttemaet har på Norske togs evne til å levere mest mulig tog for pengene og å oppfylle sitt mandat og visjon.

4. Validere

Etter endt analyse har Norske tog validert resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen. Den endelige terskelverdien for vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter ble bestemt for å avgjøre hvilke som er vesentlige for rapportering og videre strategiarbeid. Terskelverdien ble fastsatt i samråd med ledelsen og den er satt i henhold til selskapets eksisterende risikomatrise.

Den endelige listen med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter er godkjent av Norske togs styre og ledelse.

Norske tog har fulgt de nevnte stegene i arbeidet med dobbelt vesentlighetsanalyse på tvers av alle bærekraftstema, innenfor både klima og miljø, sosiale forhold og forretningsskikk. I tillegg har det blitt gjennomført en særskilt klimarisikoanalyse. Klimarisikoanalysen fulgte anbefalingene i *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD) og krav fra EU-taksonomien, og tok utgangspunkt i både et lavutslipps- og et høyutslippsscenario. Funnene fra analysen har blitt brukt til å identifisere og vurdere klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter i den doble vesentlighetsanalysen. Se kapittel 3 «E1 – Klimaendringer» for ytterligere detaljer om klimarisikoanalysen og dens betydning for Norske togs vesentlige tema innen klima.

I den innledende fasen for dobbelt vesentlighetsanalyse har Norge tog, gjennom interessentintervjuer og skrivebordsanalyse, vurdert om det er noen spesifikke lokasjoner eller forretningsaktiviteter som kan gi opphav til påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til forurensning, vann- og marine ressurser, resursbruk og sirkulærøkonomi, samt biodiversitet og økosystemer.

For sistnevnte tema har Norske tog, gjennom dialog med øvrige aktører i jernbanesektoren, identifisert at relevante påvirkninger, risikoer og muligheter kan knytte seg til utbygging av jernbanestrekninger i form av spor og stasjoner, samt til utvinning av metaller flere ledd ut i selskapets leverandørkjede.

Norske tog har også undersøkt forhold ved verksted-lokasjoner i Norge og Sverige, samt ved Alstom og Stadler sine produksjonsfasiliteter. Her har man blant annet sett nærmere på påvirkninger knyttet til forurensning og vannforbruk, eksempelvis gjennom avrenning til jord. Norske tog har også vurdert avfalls-håndtering for å identifisere påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til ressursbruk og sirkulærøkonomi.

Når det gjelder særskilte vurderinger knyttet til forretningsskikk har Norske tog tatt spesielt hensyn til sektorspesifikke forhold på grunn av avhengighetene mellom aktørene i jernbanesektoren. Her har Norske tog, i kraft av selskapets mandat, konsentrert seg om innkjøpsaktiviteter og gjort nærmere vurderinger av hvilke påvirkninger, risikoer og muligheter som kan dukke opp i anskaffelsene.

Internkontroll for dobbelt vesentlighetsanalyse er ivaretatt ved å dokumentere stegene som er gjort i analysen, samt ved intern gjennomgang av resultater av ansatte og styret. Bærekraftsrelaterte risikoer behandles på lik måte i risikostyringen, som funn fra ROS-analysen, ved at de ivaretas i videre arbeid med strategi, handlingsplan og budsjett. Prosess for dobbelt vesentlighetsanalyse vil integreres i arbeid med over-ordnede prosesser for risikostyring, rapportering og internkontroll i 2025.

Selskapets doble vesentlighetsanalyse vil revideres årlig i løpet av Q2.

IRO-2 Vurdering av deling av informasjon rundt vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter

Norske tog har gjennomgått selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter opp mot aktuelle rapporteringskrav i ESRS. Med utgangspunkt i EFRAG sin veileder[3] har Norske tog gjort kvalitative vurderinger av aktuelle rapporteringskrav for å sikre at selskapet svarer på krav som gir et rettvisende bilde av selskapets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Dette har resultert i at Norske tog rapporterer på kravene som er gjengitt i tabell 3 og 9.

FOTO: DIDRIK RUD

[3] *ID 177 - Links between AR16 and Discloure requirements*

Datapunkter i overgripende og emnespesifikke standarder som stammer fra annen EU-lovgivning

SFRD: Henvisning til offentliggjørings-forordningen (SFDR)
P3: Henvisning til pilar 3
FRV: Henvisning til forordningen om referanseverdier
EUKF: Henvisning til klimaforordningen (EU)

Tabell 9: Datapunkter i overgripende og emnespesifikke standarder som stammer fra annen EU-lovgivning

Opplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Lovgivning	Sidetall
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Kjønnsfordeling i styret	SFDR/FRV	46
	21 (e)	Prosentdel av styremedlemmer som er uavhengige	FRV	46
ESRS 2 GOV-4	30	Erklæring om aktsomhetsvurdering	SFDR	47
ESRS 2 SBM-1	40 (d) (i)	Deltakelse i aktiviteter knyttet til fossilt brensel	SFDR/P3/FRV	Ikke relevant
	40 (d) (ii)	Deltakelse i aktiviteter knyttet til kjemisk produksjon	SFDR/FRV	Ikke relevant
	40 (d) (iii)	Deltakelse i aktiviteter knyttet til kontroversielle våpen	SFDR/FRV	Ikke relevant
	40 (d) (iv)	Deltakelse i aktiviteter knyttet til dyrking og produksjon av tobakk	BR	Ikke relevant
ESRS E1-1	14	Omstillingsplan for å oppnå klimanøytralitet innen 2050	EUKF	75
	16 (g)	Foretak utelukket fra EU-referanseverdier for tilpasning til Parisavtalen	P3/FRV	76
ESRS E1-4	34	Mål for reduksjon av klimagassutslipp	SFDR/P3/FRV	77
ESRS E1-5	38	Energiforbruk fra fossile kilder oppdelt etter kilder (bare sektorer med høy klimapåvirkning)	SFDR	79
	37	Energiforbruk og energimiks	SFDR	79
	40-43	Energiintensitet i forbindelse med aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	SFDR	Ikke relevant
ESRS E1-6	44	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp	SFDR/P3/FRV	80
	53-55	Brutto utslippsintensitet for klimagassutslipp	SFDR/P3/FRV	82
ESRS E1-7	56	Fjerning av klimagasser og klimakvoter	EUKF	Ikke vesentlig
ESRS E1-9	66	Referanseporteføljens eksponering mot klimarelaterte fysiske risikoer	FRV	Innfasing

	66 (a)	Oppdeling av pengebeløp etter akutt og kronisk fysisk risiko	P3	Innfasing
	66 (c)	Plassering av vesentlige eiendeler som er utsatt for vesentlig fysisk risiko	P3	Innfasing
	67 (c)	Oppdeling av den balanseførte verdien på dets faste eiendom etter energieffektivitets-klasser	P3	Innfasing
	69	Porteføljens grad av eksponering mot klimarelaterte muligheter	FRV	Innfasing
ESRS E2-4	28	Mengden av hvert forurensende stoff som er oppført i vedlegg II til E-PRTR-forordningen (europeisk register over utslipp og overføring av forurensende stoffer), som slippes ut i luft, vann og jord	SFDR	Ikke tilgjengelig
ESRS E3-1	9	Vann og marine ressurser	SFDR	Ikke vesentlig
	13	Særskilt policy	SFDR	Ikke vesentlig
	14	Bærekraftige havområder	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS E3-4	28 (c)	Samlet mengde vann som gjenvinnes og brukes om igjen	SFDR	Ikke vesentlig
	29	Samlet vannforbruk i m3 per nettoinntekt av egen virksomhet	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS E4 – SBM 3 (ESRS 2)	16 (a) (i)	Aktiviteter som har en negativ påvirkning på områder som er følsomme for biologisk mangfold	SFDR	Ikke vesentlig
	16 (b)	Forringelse av land, ørkenspredning eller jordforsegling	SFDR	Ikke vesentlig
	16 (c)	Truede arter	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS E4-2	24 (b)	Bærekraftig areal-/landbrukspraksis eller -policy	SFDR	Ikke vesentlig
	24 (c)	Bærekraftige metoder eller policyer for havområder	SFDR	Ikke vesentlig
	24 (d)	Policyer for å håndtere avskoging	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS E5-5	37 (d)	Ikke-gjenvunnet avfall	SFDR	91
	39	Farlig avfall og radioaktivt avfall	SFDR	91
ESRS S1 – SBM 3 (ESRS 2)	14 (f)	Risiko for tilfeller av tvangsarbeid	SFDR	Ikke vesentlig
	14 (g)	Risiko for tilfeller av barnearbeid	SFDR	Ikke vesentlig

ESRS S1-1	20	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	SFDR	93-94
	21	Policy for aktsomhetsvurdering i spørsmål som behandles i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) grunnleggende konvensjoner 1–8	FRV	93-94
	22	Prosesser og tiltak for å forebygge menneskehandel	SFDR	Ikke vesentlig
	23	Policy for forebygging av arbeidsulykker eller et system for å håndtere slike	SFDR	96
ESRS S1-3	32 (c)	Klagebehandlingsordninger	SFDR	94
ESRS S1-14	88 (b-c)	Antall dødsfall og antall arbeidsrelaterte ulykker samt ulykkesfrekvens	SFDR/FRV	96
	88 (e)	Antall dager tapt på grunn av skader, ulykker, dødsfall eller sykdom	SFDR	96
ESRS S1-16	97 (a)	Ujustert lønnsforskjell mellom kjønnene	SFDR/FRV	Ikke vesentlig
	97 (b)	For høy lønnsandel til administrerende direktør	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS S1-17	103 (a)	Tilfeller av diskriminering	SFDR	96
	104 (a)	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	SFDR/FRV	96
ESRS S2 – SBM3 (ESRS 2)	11 (b)	Vesentlig risiko for barnearbeid eller tvangsarbeid i verdikjeden	SFDR	97
ESRS S2-1	17	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	SFDR	98
	18	Policyer for arbeidere i verdikjeden	SFDR	98
	19	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	SFDR/FRV	99-100
	19	Policy for aktsomhetsvurdering i spørsmål som behandles i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) grunnleggende konvensjoner 1–8	FRV	98
ESRS S2-4	36	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser i forbindelse med oppstrøms og nedstrøms verdikjede	SFDR	99-100
ESRS S3-1	16	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	SFDR	Ikke esentlig
	17	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, ILOs prinsipper eller OECDs retningslinjer	SFDR/FRV	Ikke vesentlig

ESRS S3-4	36	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS S4-1	16	Policyer for forbrukere og sluttbrukere	SFDR	Ikke vesentlig
	17	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	SFDR/FRV	Ikke vesentlig
ESRS S4-4	35	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	SFDR	Ikke vesentlig
ESRS G1-1	10 (b)	FNs konvensjon mot korrupsjon	SFDR	102
	10 (d)	Vern av varslere	SFDR	102-103
ESRS G1-4	24 (a)	Bøter for brudd på lover om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	SFDR/FRV	Ikke vesentlig
	24 (b)	Standarder om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	SFDR	Ikke vesentlig

2 Rapportering etter EU-taksonomien

I dette kapittelet presenterer Norske tog selskapets offentliggjøring av opplysninger i henhold til artikkel 8 i forordning (EU) 2020/852 (taksonomiforordningen).

Som et ikke-finansielt foretak rapporterer Norske tog sine driftsinntekter (turnover), kapitalutgifter (Capex) og driftsutgifter (Opex) knyttet til taksonomiomfattede (Taxonomy eligible) og taksonomiforenlige (Taxonomy aligned) økonomiske aktiviteter, i tråd med kravene i EUs forordning 2020/852.

En økonomisk aktivitet klassifiseres som miljømessig bærekraftig når den oppfyller følgende kriterier:

- Bidrar vesentlig til minst ett av EUs seks miljømål.
- Forårsaker ikke betydelig skade på de resterende målene.
- Oppfyller minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold.

2.1 Identifiserte taksonomiomfattede aktiviteter

Norske tog utfører én taksonomiomfattet aktivitet som har potensiale for å kunne bidra vesentlig på miljømål 1 og 2:

- Passenger interurban rail transport (CCM 6.1).

Norske togs kjernevirksomhet, innkjøp og utleie av tog, er en økonomisk aktivitet som omfattes av EU-taksonomien gjennom aktivitet 6.1 «Passasjer interurban jernbanetransport». Dette er også en omstillingsaktivitet i henhold til EU-taksonomien.

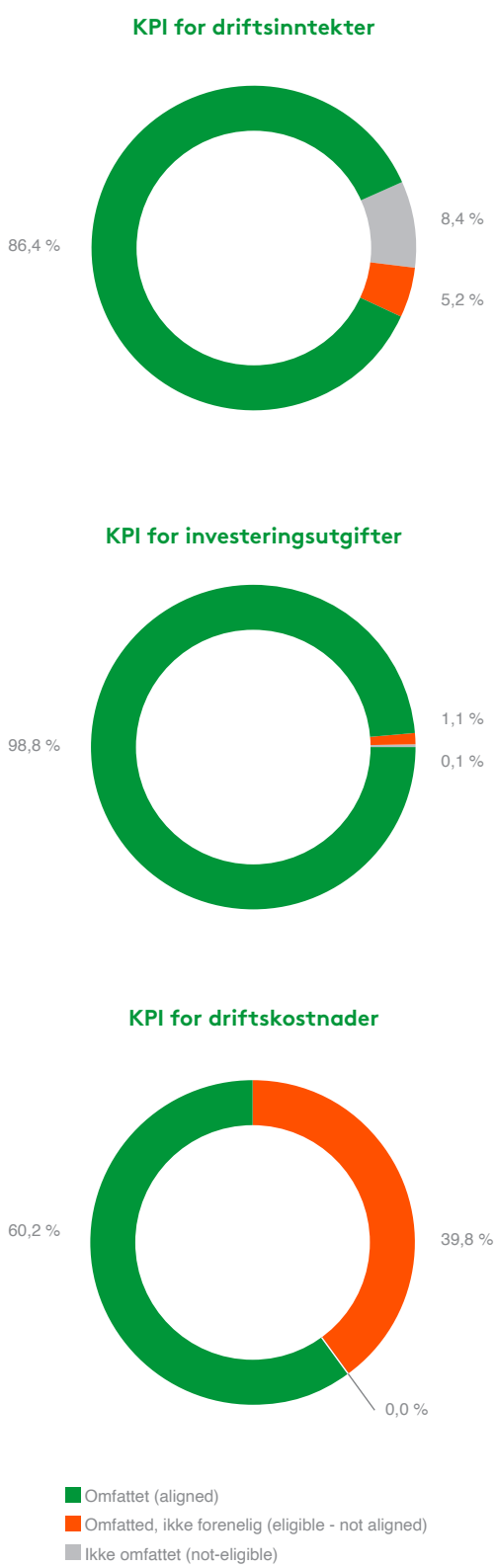
2.2 Vurdering av tekniske screeningkriterier knyttet til aktivitet CCM 6.1

Vesentlig bidrag – Begrensning av klimaendringer
For å oppfylle kravene til vesentlig bidrag for begrensning av klimaendringer, må Norske tog oppfylle ett av følgende kriterier:

a. Togene og passasjervognene har ingen direkte CO_2-utslipp (eksosutslipp);

b. Togene og passasjervognene har ingen direkte CO_2-utslipp (eksosutslipp) når de kjører på spor hvor det er nødvendig infrastruktur, og bruker en

Graf 15, 16 og 17: KPIer for driftsinntekter, investeringsutgifter og driftskostnader



konvensjonell motor der slik infrastruktur ikke er tilgjengelig (bimodale tog).

Alle elektriske tog i Norske togs flåte vil oppfylle kravene til ingen direkte CO2-utslipp (a), i tillegg til bimodale tog, som har funksjonaliteten til å benytte seg av elektrisitet på de strekningene hvor dette er muliggjort av etablert infrastruktur og konvensjonell motor der infrastrukturen ikke er tilgjengelig (b). Konvensjonelle tog med motorer som benytter fossilt brennstoff oppfyller ikke kravene til vesentlig bidrag grunnet togenes CO2-utslipp. Passasjervogner (uten egen motor) vurderes basert på om de fremføres av lokomotiv som oppfyller kriteriene.

Klimatilpasning (DNSH 2)
For å oppfylle kravene til DNSH 2, har Norske tog gjennomført en robust klimarisiko- og sårbarhetsvurdering basert på screening av fysiske klimarisikoer i både et lavutslippsscenario og et høyutslippsscenario. Norske tog gjennomførte denne klimarisikoanalysen i 2023. Analysen vurderte relevante risikoer og muligheter, samt hvordan utviklingen av disse ville påvirke Norske tog. I 2024 bearbeidet selskapet analysen, prioriterte og utarbeidet mitigerende tiltak som både er gjennomført og som følges opp i Norske togs tiltaksplan for bærekraft.

Sirkulær økonomi (DNSH 4)
DNSH 4-kriteriene krever at det er implementert tiltak som sikrer avfallshåndtering i tråd med EUs avfallshierarki, spesielt under vedlikehold. Ansvar for og utførelse av vedlikehold av togsettene er fordelt på flere aktører. Ved vedlikehold vises det her til modifikasjoner av tog i regi av Norske tog. Avfallshåndtering adresseres i alle Norske togs kontrakter knyttet til oppgraderinger og levetidsforlengende tiltak på tog, og selskapet vil fortsette å konkretisere tiltak som sikrer avfallshåndtering i tråd med avfallshierarkiet i fremtidige prosjekter.

Forebygging av forurensning (DNSH 5)
DNSH 5 stiller krav til utslipp fra motorer som brukes til fremdrift, med utslippsgrenser fastsatt i forordning (EU) 2016/1628. Norske tog har vurdert utslippene fra motorer i både elektriske- og bimodale tog og sammenlignet disse verdiene med gjeldende terskelverdier i EU-taksonomien. På grunn av motorenes lave utslippsnivåer har selskapet vurdert at både elektriske og bimodale tog oppfyller kravene i DNSH 5.

Minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold
Minstekravene til sosiale og styringsmessige forhold innebærer at selskaper skal overholde *OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper* og *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter* (UNGP). Det stilles blant annet krav om rutiner for aktsomhetsvurderinger, antikorrupsjon, rettferdig konkurranse og skatt.

Norske tog har retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis som tydeliggjør egne forpliktelser i henhold til OECD og UNGP. Dette innebærer blant annet å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECD, og å etablere rutiner for å unngå korrupsjon og hvitvasking. Selskapet utfører regelmessig øvelser innen temaer som korrupsjon. Norske tog har en selskapsform og økonomipraksis som sikrer betaling av riktig skatt til riktig tid, og har påbegynt utarbeidelse av en intern retningslinje for skatt. Grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarhet og forholdsmessighet gjelder for alle Norske togs leverandører. Norske tog vurderer at selskapet oppfyller kravene knyttet til sosiale og styringsmessige forhold.

2.3 Måling av resultater

Rapporteringsprinsipper
De tre resultatindikatorene omsetning, investeringer og driftskostnader er basert på International Financial Reporting Standards® (IFRS)-regnskapsstandarder som er vedtatt av EU, og henviser til Norske togs regnskap. Alle verdier er avrundet til nærmeste tusen NOK, med mindre annet er angitt. Tall og prosenter kan være avrundet, og stemmer derfor ikke nødvendigvis overens med summen. Siden Norske tog kun leverer vesentlig bidrag på én økonomisk aktivitet, er det ingen risiko for dobbelttelling i allokeringen mellom flere økonomiske aktiviteter. Det er heller ingen konserninterne transaksjoner involvert.

For hver av indikatorene er de økonomiske tallene fastsatt på det laveste nivået, der det er identifiserbare kontantstrømmer for eiendeler eller grupper av eiendeler (kapitalgenererende enhet). For driftsinntekter og driftskostnader er dette togtype. For kapitalutgifter er togtype eller prosjekt brukt som laveste kapitalgenererende enhet.

I 2024 hadde Norske tog 418 togindivid i sin flåte, fordelt på 18 ulike togtyper, som var i drift, samt genererte leieinntekter:

- 262 motorvognsett hvorav 233 er elektriske, 14 er bimodale og 15 er dieseldrevne. Type 92 er utelatt da disse ikke genererte inntekter i 2024.
- 21 lokomotiv hvorav 16 er elektriske og 5 er dieseldrevne.
- 135 passasjervogner som kan fremføres med

enten med elektrisk- eller diesellokomotiv. 59 av disse vognene har operert på strekninger der de kun fremføres av elektriske lokomotiv, og 76 passasjervogner har gått på strekninger der de fremføres av både elektriske- og diesellokomotiv.

De økonomiske tallene relatert til passasjervogner, som kan fremføres av både elektriske og konvensjonelle diesellokomotiv, er allokert basert på antall avganger som kjøres med de ulike lokomotivtypene. Samleposter som ikke kunne brytes ned på togtype, er allokert etter fordelingsnøkler basert på antall togindivid.

Siden 2024 er det første året Norske tog rapporterer på de finansielle KPI'ene i EU-taksonomien, vil det ikke gjøres noen sammenligning mot fjoråret.

Driftsinntekter (turnover)
Omsetningsnøkkeltallet representerer andelen av selskapets netto omsetning som stammer fra produkter eller tjenester som er taksonomiforenelige. KPI-en beregnes som delen av netto omsetning fra produkter eller tjenester, inkludert immaterielle eiendeler, knyttet til økonomiske aktiviteter som er taksonomforenelige, dividert med den totale netto omsetningen. Den totale omsetningen har samme definisjon som driftsinntekter i Norske togs resultatregnskap.

Norske togs inntekter som er omfattet av taksonomien er knyttet til utleie av tog. Av disse er inntekter for utleie av elektriske- og bimodale tog taksonomiforenelige (A.1.). I tillegg er bimodale tog omstillende. Inntekter for utleie av tog med motorer som benytter fossilt brennstoff, er omfattet av taksonomien, men oppfyller ikke kravene (A.2.). Inntekter for utleie av passasjervogner (uten motor) allokeres basert på om de trekkes av lokomotiver med elektrisk motor eller av lokomotiver med fossil motor.

I 2024 var Norske togs driftsinntekter NOK 1 488 409 tusen kroner, hvorav 91,6% stammet fra aktivitet CCM 6.1 som er omfattet av taksonomien (A.1 + A.2). 86,4% av inntektene var relatert til aktiviteter som oppfyller taksonomikravene (A.1) og kommer i sin helhet fra leiekontrakter på tog. Norske tog har intet internt konsum av egen produksjon.

Investeringsutgifter (Capex)
Norske togs investeringsutgifter under taksonomien består av årets tilganger for varige driftsmidler og balanseførte renter i henhold til Note 4 i årsregnskapet. De balanseførte rentene er byggelånsrenter direkte relatert til de taksonomiomfattede driftsmidlene. Investeringsutgiftene som er omfattet av taksonomien rapporteres netto av offentlige tilskudd.

Norske togs investeringsutgifter, som er omfattet av taksonomien, knytter seg til investeringer i nytt togmateriell, modifikasjoner og levetidsforlengende oppgraderinger av eksisterende materiell. Av disse er investeringsutgiftene for elektriske tog og bimodale tog taksonomiforenelige (A.1.). I tillegg er bimodale tog omstillende. Investeringsutgifter for tog med motorer som benytter fossilt brennstoff, er omfattet av taksonomien, men oppfyller ikke kravene (A.2.). Det gjøres ingen investeringer i nytt togmateriell med motorer som benytter fossilt brennstoff og det rapporterte tallet for A.2 inneholder modifikasjoner av eksisterende togmateriell med fossil motor, samt noen passasjervogner (uten motor). Investeringsutgifter for passasjervogner (uten motor) allokeres basert på om de trekkes av lokomotiver med elektrisk motor eller av lokomotiver med fossil motor.

I 2024 var selskapets investeringsutgifter 847 030 000 kroner, hvorav 99,9% stammet fra aktiviteter omfattet av taksonomien. 98,8% av kapitalutgiftene var relatert til aktiviteter som oppfyller taksonomikravene.

Investeringsplaner (Capex plan)
Investeringsplanen tar sikte på enten å utvide virksomhetens taksonomiforenelige økonomiske aktiviteter eller oppgradere taksonomiomfattede økonomiske aktiviteter for å gjøre dem taksonomiforenelige innen en periode på fem år.

Norske tog gjør investeringer i flere nye tog og det investeres kun i tog som er elektriske eller bimodale, og derfor taksonomiforenelige. De nye toginvesteringene har ulike formål, inkludert erstatning av gamle elektriske tog, som allerede er taksonomiforenelige, utskiftning av konvensjonelle dieseltog og kapasitetsøkning. Basert på EU-taksonomiens definisjon av investeringsplaner, vil kun styregodkjente investeringer i nye tog som erstatter konvensjonelle diesel tog eller utvider kapasiteten, inkluderes i investeringsplanen:

- Nye lokaltog opsjon 1: 25 nye elektriske tog som skal dekke behovet for kapasitetsøkning i Norske togs flåte.

- Nye fjerntog: Fire nye bimodale tog som skal erstatte konvensjonelle diesel tog som operere på enkelte strekninger på Nordlandsbanen der det ikke er fullstendig infrastruktur for å kun kjøre elektrisk motor.

Tabell 10: Investeringsplaner

Tabell for investeringsplaner

Økonomisk aktivitet	Miljømål	Togtype	Antall togsett	Planlagt forenelighetsår
CCM 6.1 Passasjer interurban jernbanetransport	Begrensning av klimaendringer	Lokaltog (N05/N06)	25	2026–2027
		Fjerntog (N11)	4	2029

Kostnadsrammen for opsjon 1 av nye lokaltog i statsbudsjettet for 2023 var på 3.728 MNOK (2023-kroner). For anskaffelsen av 17 nye fjerntog ble det i statsbudsjettet for 2022 satt en ramme på 8.054 MNOK (2022-kroner). Av disse togene er det kun fire som inngår i Norske togs investeringsplaner under EU-taksonomien.

Driftskostnader (Opex)
Taksonomiens definisjon av totale driftskostnader (A. + B.) inkluderer direkte, ikke-kapitaliserte kostnader knyttet til forskning og utvikling, byggrenoveringstiltak, kortsiktige leieavtaler, reparasjoner, samt andre direkte utgifter relatert til det daglige vedlikeholdet av eiendeler, anlegg og utstyr. Dette omfatter aktiviteter utført av foretaket selv eller det som er outsourcet til tredjeparter, som er nødvendige for å sikre fortsatt og effektiv funksjon av slike eiendeler.

Basert på taksonomiens definisjon, vil de taksonomi-omfattede driftskostnadene for Norske tog være driftskostnader direkte relatert til forvaltning av togmateriellet, inkludert reparasjoner og vedlikehold som ikke kvalifiserer for aktivering, samt modifikasjoner.

Av disse er driftskostnadene for elektriske- og bimodale tog taksonomiforenelige (A.1.). I tillegg er bimodale tog omstillende. Driftskostnader for utleie av tog med motorer som benytter fossilt brennstoff, er omfattet av taksonomien, men oppfyller ikke kravene (A.2.). Driftskostnader for passasjervogner (uten motor) allokeres basert på om de trekkes av lokomotiver med elektrisk motor eller av lokomotiver med fossil motor.

I 2024 var totale driftskostnader, i henhold til taksonomiens definisjon av driftskostnader, 57 315 TNOK, hvorav 100% stammet fra aktiviteter omfattet av taksonomien og 60,2% fra aktiviteter som oppfyller taksonomikravene.

Tabell 11: Andel av driftsinntekter fra produkter eller tjenester som er relatert til taksonomiforenlige økonomiske aktiviteter for året 2024

Finansielt år 2024		2024		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier for ikke forårsake betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Omsetning (3)	Andel (%) av omsetning, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulærøkonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulærøkonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minimumskrav til sosiale standarder (17)	Andel av omsetningen som oppfyller kriteriene (A.1) eller er omfattet av taksonomien, men ikke oppfyller kriteriene (A.2), år N-1 (18)	Kategori mulighetsskapende aktiviteter (19)	Kategori omstillingsaktiviteter (20)
		TNOK	*%*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*%*	*E*	*T*
A. TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
A.1. Miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenelige)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	1 286 334	86,42 %	*Y*	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y			*T*
Omsetning fra miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenlige) (A.1)		1 286 334	86,42 %																
Hvordav muliggjørende		-	-															E	
Hvorav omstilling		133 810	8,99 %																T
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	76 949	5,17 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Omsetning for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		76 949	5,17 %																
A. Omsetning for taksonomi-omfattede aktiviteter (A.1+A.2)		1 363 283	91,59 %																
B. IKKE TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
Omsetning for ikke taksonomiomfattede aktiviteter (B)		125 126	8,41 %																
TOTAL (A+B)		1 488 409	**100 %**																

Tabell 12: Andel omsetning/total omsetning

	Andel av omsetning/total omsetning	
	Omfattede aktiviteter som oppfyller kriteriene per miljømål	*«Omfattede aktiviteter per miljømål»*
CCM	86,42 %	91,59 %
CCA	0 %	0 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

Tabell 13: Andel av investeringsutgifter fra produkter eller tjenester som er relatert til taksonomiforenlige økonomiske aktiviteter for året 2024

Finansielt år 2024		2024		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier for ikke forårsake betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Investeringsutgifter (3)	Andel (%) av kapitalutgifter, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulærøkonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulærøkonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minimumskrav til sosiale standarder (17)	Andel av kapitalutgifter som oppfyller kriteriene (A.1) eller er omfattet av taksonomien, men ikke oppfyller kriteriene (A.2), år N-1 (18)	Kategori mulighetsskapende aktiviteter (19)	Kategori omstillingsaktiviteter (20)
		TNOK	*%*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*%*	*E*	*T*
A. TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
A.1. Miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenelige)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	836 794	98,79 %	*Y*	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y			*T*
Investeringsutgifter fra miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenlige)(A.1)		836 794	98,79 %																
Hvordav muliggjørende		-	-															E	
Hvorav omstilling		39 065	4,61 %																T
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	8 963	1,06 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Investeringsutgifter for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		8 963	1,06 %																
A. Investeringsutgifter for taksonomiomfattede aktiviteter (A.1+A.2)		845 757	99,85 %																
B. IKKE TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
Investeringsutgifter for ikke taksonomiomfattede aktiviteter (B)		1 273	0,15 %																
TOTAL (A+B)		847 030	100 %																

Tabell 14: Andel av investeringsutgifter/totale investeringsutgifter

	Andel av investeringsutgifter / totale investeringsutgifter	
	Omfattede aktiviteter som oppfyller kriteriene per miljømål	*"Omfattede aktiviteter per miljømål"*
CCM	98,79 %	99,85 %
CCA	0 %	0 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

Tabell 15: Andel av driftskostnader fra produkter eller tjenester som er relatert til taksonomiforenlige økonomiske aktiviteter for året 2024

Finansielt år 2024		2024		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier for ikke forårsake betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Driftskostnader (3)	Andel (%) av driftskostnader, år N (4)	Begrensning av klimaendringer (5)	Tilpasning til klimaendringer (6)	Vann (7)	Forurensning (8)	Sirkulærøkonomi (9)	Biologisk mangfold (10)	Begrensning av klimaendringer (11)	Tilpasning til klimaendringer (12)	Vann (13)	Forurensning (14)	Sirkulærøkonomi (15)	Biologisk mangfold (16)	Minimumskrav til sosiale standarder (17)	Andel av kapitalutgifter som oppfyller kriteriene (A.1) eller er omfattet av taksonomien, men ikke oppfyller kriteriene (A.2), år N-1 (18)	Kategori mulighetsskapende aktiviteter (19)	Kategori omstillingsaktiviteter (20)
		TNOK	*%*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y; N; N/EL*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*Y/N*	*%*	*E*	*T*
A. TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
A.1. Miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenelige)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	34 499	60,19 %	*Y*	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y			*T*
Driftskostnader fra miljømessig bærekraftige aktiviteter (taksonomiforenlige)(A.1)		34 499	60,19%																
Hvordav muliggjørende		-	-															E	
Hvorav omstilling		104	0,18 %																T
A.2. Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
Passasjer interurban jernbanetransport	CCM 6.1	22 814	39,81 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Driftskostnader for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bære-kraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter) (A.2)		22 814	39,81 %																
A. Driftsutgifter for taksonomi-omfattede aktiviteter (A.1+A.2)		57 313	100,00 %																
B. IKKE TAKSONOMIOMFATTEDE AKTIVITETER																			
Driftsutgifter for ikke taksonomiomfattede aktiviteter (B)		1	0,00 %																
TOTAL (A+B)		57 314	100 %																

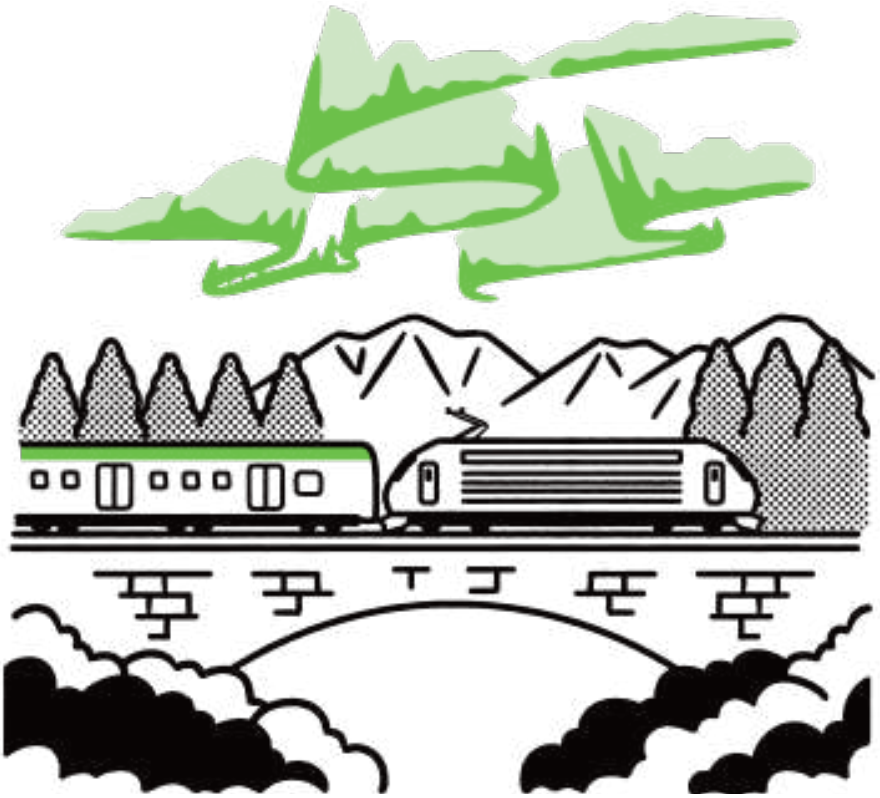
Tabell 16: Andel av driftskostnader/totale driftskostnader

	Andel av driftskostnader / totale driftskostnader	
	Omfattede aktiviteter som oppfyller kriteriene per miljømål	*"Omfattede aktiviteter per miljømål"*
CCM	60,19 %	100,00 %
CCA	0 %	0 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

Tabell 17: Taksonomirapportering knyttet til kjernekraft og gass

Rad	Kjernekraftrelaterte aktiviteter	
1.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot forskning, utvikling, demonstrasjon og implementering av innovative kraftproduksjonsanlegg som genererer energi fra kjernefysiske prosesser med minimalt avfall fra drivstoffsyklusen.	Nei
2.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot bygging og sikker drift av nye kjernekraftanlegg for å produsere elektrisitet eller prosessvarme, inkludert til formål som fjernvarme eller industrielle prosesser som hydrogenproduksjon, samt sikkerhetsoppgraderinger av disse, ved bruk av beste tilgjengelige teknologi.	Nei
3.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot sikker drift av eksisterende kjernekraftanlegg som produserer elektrisitet eller prosessvarme, inkludert til formål som fjernvarme eller industrielle prosesser som hydrogenproduksjon fra kjernekraft, samt sikkerhetsoppgraderinger av disse.	Nei
Fossilgassrelaterte aktiviteter		
4.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot bygging eller drift av kraftproduksjonsanlegg som produserer elektrisitet ved bruk av fossile gassdrivstoff.	Nei
5.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot bygging, oppgradering og drift av anlegg for kombinert varme/kjøling og kraftproduksjon som bruker fossile gassdrivstoff.	Nei
6.	Foretaket driver med, finansierer eller har eksponering mot bygging, renovering og drift av varmeproduksjonsanlegg som produserer varme/kjøling ved bruk av fossile gassdrivstoff.	Nei

3 ESRS E1
Klimaendringer



ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

Norske tog spiller, gjennom sitt ansvar for anskaffelser av persontog til jernbanesektoren, en viktig rolle i den grønne omstillingen av norsk transportsektor, og dermed regjeringens overordnede mål om et klimanøytralt Norge i 2030. Videre stiller staten, gjennom sitt eierskap i Norske tog, tydelige forventninger om at selskapet inkluderer bærekraftmål i sitt strategiarbeid og daglige virke. Norske tog ønsker å spille en mer aktiv rolle i arbeidet med å gjøre den norske jernbanesektoren mer bærekraftig, og har i 2024 innledet prosessen for å utarbeide en klimaomstillingsplan som skal gjøre selskapet i stand til å oppnå sine klimaambisjoner på kort og lang sikt.

Tidligere har Norske tog basert sitt klimaregnskap på prinsippet om operasjonell kontroll i henhold til GHG-protokollen. ESRS krever bruk av finansiell kontroll for å sortere utslipp og energiforbruk i scope 1, 2 og 3, og dette benyttes i denne rapporten. Dette fører til at utslippene fra bruk av togene flyttes fra scope 3 - kategori 13 (nedstrøms leasede eiendeler) til henholdsvis scope 1 for diesel og kjølegasser, og scope 2 for elektrisitetsforbruket til drift av togene. Dette utgjør majoriteten av Norske togs utslipp, og gjør at årets klimaregnskap skiller seg fra tidligere utgaver. Norske togs innmeldte vitenskapsbaserte mål og arbeid med klimaomstillingsplan er basert på operasjonell kontroll, og er derfor ikke kompatible med klimaregnskapet slik det fremstilles her. Dette er videre utdypet og forklart i kapittel 3.7 «E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp».

Norske tog har vesentlige negative påvirkninger på klimaendringer, både i oppstrøms verdikjede gjennom utslipp ved produksjon av tog som Norske tog anskaffer, og i nedstrøms verdikjede gjennom utslipp og energibruk fra drift av utleide tog av operatører. Samtidig har selskapet en positiv påvirkning ettersom togtransport er mindre utslippsintensiv enn alternative transportformer. Kommende klimareguleringer som *Klimagassdirektivet* og CBAM medfører finansielle risikoer for Norske tog i form av økte kostnader. I tillegg har selskapet en finansiell risiko i form av økt forsikringspremie som følge av økt klimarisiko. På den andre siden kan Norske tog utnytte finansielle muligheter knyttet til økt etterspørsel etter grønn transport og økt attraktivitet for grønne obligasjoner.

3.1 ESRS E1 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell

I 2023 gjennomførte Norske tog en klimarisikoanalyse som kartla selskapets klimarelaterte risikoer, muligheter og robusthet med hensyn til klimaendringer. Analysen inkluderte selskapets egne operasjoner, samt oppstrøms og nedstrøms verdikjede. Den ble utført i tråd med *Task Force on Climate-Related Disclosures* (TCFD-rammeverket) og EU-taksonomiens krav, med mål om å sikre et systematisk klimarisikoarbeid basert på kunnskap om risikoeksponering og muligheter relatert til den grønne omstillingen.

Identifiserte risikoer og muligheter ble vurdert på kort sikt (frem til 2030) og lang sikt (frem til 2060), i lys av to scenarioer: lavutslippsscenarioet "Bærekraftig utvikling" (SSP1-2.6) og høyutslippsscenarioet "Regional rivalisering" (SSP3-7.0). Lavutslippsscenarioet forutsatte blant annet inngripende og effektiv klimapolitikk og lavere ressurs- og energiintensitet, mens høyutslippsscenarioet bygget på en utvikling med knapphet på råmaterialer, manglende internasjonalt samarbeid og resulterende operasjonelle og finansielle risikoer.

Klimarisikoanalysen ble brukt som datagrunnlag for Norske togs doble vesentlighetsanalyse. Denne analysen identifiserte økt forsikringspremie grunnet klimarisiko som en vesentlig fysisk risiko, og dyrere tog grunnet CBAM og utskifting av HVAC-gasser som vesentlige omstillingsrisikoer. Omstillingsrisikoene er identifisert ved bruk av lavutslippsscenarioet, mens fysisk risiko er identifisert gjennom høyutslippsscenarioet.

3.2 E1-1 Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer

Høsten 2024 startet Norske tog arbeidet med en klimaomstillingsplan som skal ferdigstilles i 2025. Planen vil inneholde tiltak som må gjennomføres for at Norske tog skal nå sine klimamål for 2030 og 2050. Som tidligere nevnt, baserer klimaomstillingsplanen og de tilhørende vitenskapsbaserte målene seg på operasjonell kontroll.

Hvordan målene er i tråd med å begrense global oppvarming til 1,5°C i henhold til Parisavtalen

I 2024 fikk Norske tog godkjent sine vitenskapsbaserte klimamål gjennom *Science Based Targets initiative* (SBTi), som er i tråd med å begrense global oppvarming til 1,5°C i henhold til Parisavtalen. Gjennom disse målene forplikter Norske tog seg til å kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42% fra 2022 til 2030, samt måle og redusere scope 3-utslipp. Videre skal Norske tog arbeide mot netto nullutslipp innen 2050, og som del av dette redusere samlede utslipp i scope 1, 2 og 3 med 90% innen 2050 sammenlignet med 2022.

Tiltak for begrensning av klimaendringer og avkarbonisering

Norske tog jobber med å identifisere tiltak til omstillingsplanen. Tiltakene vil ta utgangspunkt i alle Norske togs utslippskategorier, men vil konsentreres mot energiforbruk på tog, som er selskapets klart største kilde til utslipp. Innenfor denne kategorien vil Norske tog se på tiltak relatert til anskaffelser, elektrifisering og drivstofftyper. Ettersom norsk jernbanesektor består av en rekke ulike aktører med varierende grad av gjensidig avhengighet, vil tiltaksplanen også ta stilling til behov for samhandling i sektoren.

Investering og finansiering for implementering av omstillingsplan

Investerings- og finansieringsbehov knyttet til implementering av omstillingsplanen er ikke fullstendig kartlagt. Norske tog vil arbeide videre med dette i 2025.

Et aktuelt virkemiddel for finansiering av tiltak i omstillingsplanen vil være utstedelse av grønne obligasjoner. Siden 2019 har Norske tog utstedt grønne obligasjoner for å finansiere kjøp av elektriske tog, med pålydende totalt 1,3 milliarder kroner for type 75, 1,25 milliarder for type 74 og 3,75 milliarder for type N05. Elektriske og bimodale tog kan klassifiseres som grønne, og dermed finansieres gjennom utstedelse av grønne obligasjoner. Gitt at innfasing av bimodale tog på ikke-elektrifiserte og del-elektrifiserte strekninger vil være et sentralt tiltak i omstillingsplanen, vil finansiering gjennom utstedelse av grønne obligasjoner kunne være et effektivt virkemiddel.

Regjeringen publiserte den 7. oktober 2024 en pressemelding angående dens intensjon om å endre Norske togs finansieringsmodell. Regjeringens intensjon er å legge om finansieringen til Norske tog fra lån i det private markedet til lån fra staten. En beslutning rundt selskapets finansieringsmodell forventes fattet i 2025, og vil få konsekvenser for videre grønne finansieringsløsninger i markedet. Norske tog er opptatt av å sikre finansiell handlefrihet i en eventuell ny finansieringsmodell og nødvendig finansiering av omstillingsplanen når behovet er nærmere kartlagt.

Innelåste klimagassutslipp

Norske tog har innelåste utslipp i form av eksisterende dieseltog. Selskapet eier fire diesellokomotiv og 22 dieselmotorvognsett, som opereres på de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene. Lokomotivene er

43 år gamle, sju av motorvognsettene er 39 år gamle, mens de resterende 15 er 23 år gamle. Norske tog opererer generelt med en levetid for tog på 30 år, og samtlige dieseltog er dermed enten allerede eller snart modne for utskiftning. Prosessen med å skifte ut dieseltogene med bimodale tog er allerede i gang og vil fortsette i jevnt tempo. Utfordringen knyttet til innelåste utslipp gjennom dieseltog vil dermed kunne løses i god tid før 2050. Samtidig bør det presiseres at den store gevinsten knyttet til utskiftning av dieseltog kun vil realiseres ved en elektrifisering eller del-elektrifisering av dagens ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger.

I tillegg til innelåste utslipp forbundet med dieseltog, har Norske tog utslipp som selskapet har liten eller ingen kontroll over. Dette inkluderer utslipp forbundet med bruk av fjernvarme og elektrisitet. Selv om utslippsintensiteten på fjernvarme og elektrisitet i Norge er relativt lav, er det fremdeles noe utslipp. Reduksjon av utslippsintensiteten ligger utenfor Norske togs kontroll, og selv om tiltak kan redusere bruken noe, vil de resterende utslippene på dette området måtte fjernes ved bruk av alternative metoder, som «carbon offsetting».

Mål og planer for tilpasning av aktiviteter i henhold til EU-taksonomien
I 2024 gjennomførte Norske tog nødvendige tiltak for at elektriske- og bimodale tog skal tilfredsstille nødvendige kriterier for å kunne klassifiseres som en miljømessig bærekraftig aktivitet i henhold til EU-taksonomien. Den økonomiske aktiviteten knyttet til elektriske og bimodale tog bidrar vesentlig til å begrense klimaendringer, gjør ikke vesentlig skade på andre klimamål og oppfyller minimumskriteriene til sosiale rettigheter. En detaljert beskrivelse av disse vurderingene finnes i kapittel 2 «Rapportering etter EU-taksonomien».

Eksklusjon fra EUs referanseverdiforordning om minimumskrav til referanseverdier for klimaovergangen og Paris-tilpassede referanseverdier
Norske tog omfattes ikke av eksklusjonskriteriene i EUs referanseverdiforordning om minimumskrav til referanseverdier for klimaovergangen og Paris-tilpassede referanseverdier. Den aktuelle rettsakten tredde i kraft i Norge 1. januar 2023.

3.3 E1-2 Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Norske togs *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* og *Etiske retningslinjer for leverandører* styrer selskapets klimaarbeid. Selv om retningslinjene dekker flere temaer og ikke er spesifikt utarbeidet for klima, inneholder de elementer som legger føringer for selskapets klimaarbeid. Samtidig styrer Norske togs *Green Bond Framework* selskapets arbeid med grønne obligasjoner.

Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis
Norske togs *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* adresserer begrensing av klimaendringer, tilpasning til klimaendringer og energieffektivitet og legger føringer for selskapets arbeid med klima og energi. Gjennom retningslinjene forplikter Norske tog seg til å følge opp muligheter for utslippskutt i både egen virksomhet og verdikjeden, samt gjennomføre jevnlige klimarisikoanalyser for å sikre at klimarelaterte risikoer og muligheter hensyntas i Norske togs beslutninger og prosjekter.
Videre forplikter Norske tog seg til å sikre at nye anskaffelser er tilrettelagt for bruk av fornybare energikilder, i takt med at infrastrukturen gjør det mulig.

Etiske retningslinjer for leverandører
Norske togs *Etiske retningslinjer for leverandører* stiller krav til leverandørers etiske atferd, og er en del av kontrakten mellom Norske tog og den enkelte leverandør. Retningslinjene adresserer begrensning av klimaendringer og energieffektivitet. Gjennom de etiske retningslinjene, forplikter leverandører seg til å kontinuerlig jobbe for å redusere energibruk og klimagassutslipp, samt arbeide for å utvikle miljøvennlige løsninger både i deres egne operasjoner og sikre etterlevelse hos deres underleverandører.

Norske togs *Etiske retningslinjer* og *retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* er omforent med internasjonale rammeverk som *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter* (UNGP), *ILO-konvensjoner og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv*. Retningslinjene for ansvarlig forretningspraksis bygger i tillegg på *Verdenserklæringen om menneskerettigheter* og *FNs Bærekraftsmå*l.

Green Bond Framework
Norske togs *Green Bond Framework* styrer selskapets utstedelse og oppfølging av grønne obligasjoner. Rammeverket redegjør for hvordan genererte midler skal benyttes, valg og evaluering av prosjekter og rapportering. Utstedelse av grønne obligasjoner er en viktig finansieringskilde for selskapet, og rammeverket sikrer blant annet at forventninger fra investorer og andre interessenter tilfredsstilles gjennom rapportering og kvalitetssikring. Norske togs rammeverk er basert på *Green Bond Principles*, som er et sett med retningslinjer fra International Capital Markets Association (ICMA). Norske tog vil fremover vurdere å tilpasse sitt rammeverk til EU-kommisjonens nye *Green Bond Standard*, som trådte i kraft i desember 2024. Norske togs klimakomité er ansvarlig for oppfølging av rammeverket.

3.4 E1-3 Tiltak og ressurser i forbindelse med retningslinjer for klimaendringer

Norske togs omstillingsplan for begrensing av klimaendringer vil være sentral i prosessen for å identifisere tiltak for å håndtere klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter basert på et styrket datagrunnlag. Selskapet har allerede flere løpende arbeidsprosesser som har til hensikt å redusere klimagassutslipp.

Utskiftning av HVAC-gasser til togene

På grunn av EUs skjerpede regler knyttet til bruk og håndtering av F-gass (*Klimagassdirektivet*), er det i 2024 planlagt for alternativ bruk av F-gasser i Norske togs togflåte. I dagens situasjon er F-gasser det dominerende kjølemediumet i HVAC og andre varmepumper i persontogene. Togflåten består av ulike typer materiell med stor forskjell i planlagt tid til utfasing, og tiltaket vil tilpasses dette. Effekten av dette tiltaket er ikke kvantifisert, men vil kunne medføre mindre endringer i klimaregnskapet til Norske tog.

Leverandørdialog for kutt av utslipp

I 2024 undersøkte Norske tog hvordan selskapets hovedleverandører planlegger å redusere klimagassutslipp. Alstom har satt vitenskapsbaserte klimamål, og Stadler har forpliktet seg til å sette vitenskapsbaserte mål innen to år gjennom sin status som «committed» hos SBTi.

Leverandørenes tiltak inkluderer økt bruk av fornybar energi i produksjon, tilrettelegging for energieffektiv og lavutslippstraksjon i tog, og arbeid med å redusere miljøpåvirkninger gjennom hele togets livsløp gjennom design. Leverandørene har også et strategisk fokus på gjenvunnede materialer. Norske tog følger opp leverandørers materialvalg og livsløpsanalyser gjennom jevnlige oppfølgingsmøter og vil fortsette å overvåke miljøprestasjonen i prosjektene.

Samarbeid i sektoren

Norske tog jobber løpende med energieffektivisering som en del av sine prosesser i anskaffelser og forvaltning. I 2024 har Norske tog jobbet for tilgang til energidata fra alle operatører, noe som vil gi et bedre grunnlag for å vurdere energieffektivisering av togene i drift.

I 2024 har Norske tog koordinert en samarbeidsgruppe i sektoren for å løse støyproblemer ved hensetting av tog, der problemstillingene også er relevante for elektrisitetsforbruk.

Utviklingsarbeid rundt førerassistanse på tog, med ulike nivåer fra Driver advisory system (DAS) til automatisk togføring (ATO), vil på sikt kunne virke optimaliserende på energiforbruk ved togfremføring.

Norske tog deltar i datasamarbeidet ledet av Entur for å muliggjøre kommunikasjon av standardiserte beregninger av utslipp fra transportsektoren i Norge.

Forbedret datagrunnlag for klimarisiko

I 2024 har Norske tog sett nærmere på hvordan kravspesifikasjoner til anskaffelser av tog ivaretar fysisk klimarisiko. Togsett anskaffet av Norske tog skal være robuste og tåle nordiske værforhold. Videre har Norske tog utført en kartlegging av tilgjengelige data i sektoren rundt fysisk klimarisiko for infrastruktur.

3.5 E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer

Norske togs SBTi-mål er beskrevet i kapittel 3.5 «E1-4 Mål knyttet til begrensning av og tilpasning til klimaendringer» og i *Omstillingsplan for begrensing av klimaendringer.* De tar utgangspunkt i GHG-protokollen og er basert på prinsippet om operasjonell kontroll. SBTi-målene er omforent med grenser satt i Norske togs klimaregnskap. For scope 2 benyttes den lokasjonsbaserte metoden for utslippsberegning. 2022 benyttes som basisår ettersom driften dette året falt innenfor det som kan betegnes som normalt, og fordi dette er første året Norske tog utarbeidet klimaregnskap.

Det vil kunne være betydelige variasjoner i antall gamle og nye tog som fases ut og inn fra år til år, og denne effekten er i mindre grad tatt hensyn til i valg av basisår. 99,9% av Norske togs totale utslipp skjer i verdikjeden, hovedsakelig gjennom togenes energiforbruk. Oppnåelse av utslippsreduksjonsmålene er avhengig av godt sektorsamarbeid, og anvendelse av eksisterende eller ny teknologi for å kutte utslipp eller gi en overgang til utslippsfrie alternativer.

Tabell 18: Klimagassutslipp og mål

	Basisnivå (2022)	**Status (2024)**	**2030-mål**		**2050-mål**	
	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Reduksjon	Utslipp (tCO2e)	Reduksjon	Utslipp (tCO2e)
Scope 1 og 2	6,6	16,2	-42%	3,8		
Scope 1, 2 og 3	41 269	35 933			-90%	4 127

I tillegg til målene godkjent av SBTi, har Norske tog etablerte mål som skal gi retning i selskapets klimaarbeid. Disse målene definerer nøkkelområder som selskapet skal prioritere. Norske tog vil i 2025 fortsette arbeidet med å utvikle klimarelaterte mål.

Mål: Togene skal være energieffektive i drift

Status: Norske tog skal de neste årene skifte ut de gamle type 69-togene med nye N05-tog levert av Alstom. De nye togene vil være mer ressurseffektive enn de gamle, noe som vil bidra til at Norske togs kjøretøy kan driftes så energieffektivt som mulig. Videre skal Norske tog planlegge utskiftning av lysstoffrør, fortsette samarbeid med leverandører, operatører og Bane NOR for energieffektivisering, og bidra i innføringen av DAS (Driver Advisory System) på lokal- og fjerntog. Det planlegges for at C-DAS skal være klar til drift på lokaltogene i 2026, og i drift med datagrensesnitt fra Bane NOR i 2027.

Mål: Vi skal legge til rette for at alle våre tog er klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen og teknologien gjør det mulig

Status: Norske tog har flere bimodale tog i drift og mulighet for å anskaffe flere. Dette vil muliggjøre at togsettene kan bruke fornybare energikilder så snart de gjenstående ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene elektrifiseres eller del-elektrifiseres. Videre vil Norske tog analysere effekten av nullutslippsløsninger i henhold til *Nasjonal Transportplan* som en del av arbeidet med omstillingsplanen.

Mål: Sikre et solid datagrunnlag for fysisk klimarisiko for våre tog og gjøre egnede tiltak ut fra dette

Status: Norske tog skal fremover oppdatere sin klimarisikoanalyse og integrere tiltak for dette i omstillingsplanen. Videre skal selskapet integrere klimarisiko i generell risikostyring.

3.6 E1-5 Energiforbruk og energimiks

Tog er en av de mest energieffektive formene for transport, men krever likevel mye energi til kjøring, ventilasjon, oppvarming og belysning. I tillegg forbrukes mye energi i forbindelse med produksjon, avhending, og tilpasning av togsett. Energiforbruket utgjør en betydelig del av kostnadene ved å drifte det norske jernbanetilbudet, og det er derfor viktig å ha togsett som er både energi- og klimavennlige i hele verdikjeden.

Norske tog har forpliktet seg til å erstatte en betydelig del av togflåten fremover. Som del av denne prosessen ber selskapet om innsikt i teoretisk energiforbruk allerede i en tidlig fase ved anskaffelsen av nye tog. I tillegg evalueres også virkningsgraden til ulike komponenter og traksjonssystemets elementer i konkurransene. Alle nye togtyper har også tilbakemating av strøm når toget bremser, slik at strøm som tidligere gikk til spille kan «gjenbrukes». I en anskaffelse vil øvrig energiforbruk veies opp mot en rekke andre parametere.

Norske togs energiregnskap er presentert i tabell 19 og er basert på finansiell kontroll, i henhold til ESRS. Dette regnskapet inkluderer kun energibruk fra scope 1 og 2, noe som betyr at bruk av togene er inkludert i regnskapet, men at nedstrøms transport av tog til avhending, forretningsreiser med mer ikke er inkludert. Tog regnes ikke som en sektor med høy klimapåvirkning, derfor rapporteres det på aggregert nivå. For elektrisk strøm er det lagt til grunn norsk kraftmiks per Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for 2023, da tall for 2024 ikke var tilgjengelig ved ferdigstilling av rapport. Her var cirka 3% av energien fossil. Norske tog produserer ikke selv energi, verken av fornybar eller fossil art, men det regenereres noe energi når de mest moderne togene bremser. Dette er synlig som et fratrekk i de elektriske togenes rapporterte energibruk. Norske tog har ingen inntekter knyttet til sektorer med høy klimapåvirkning.

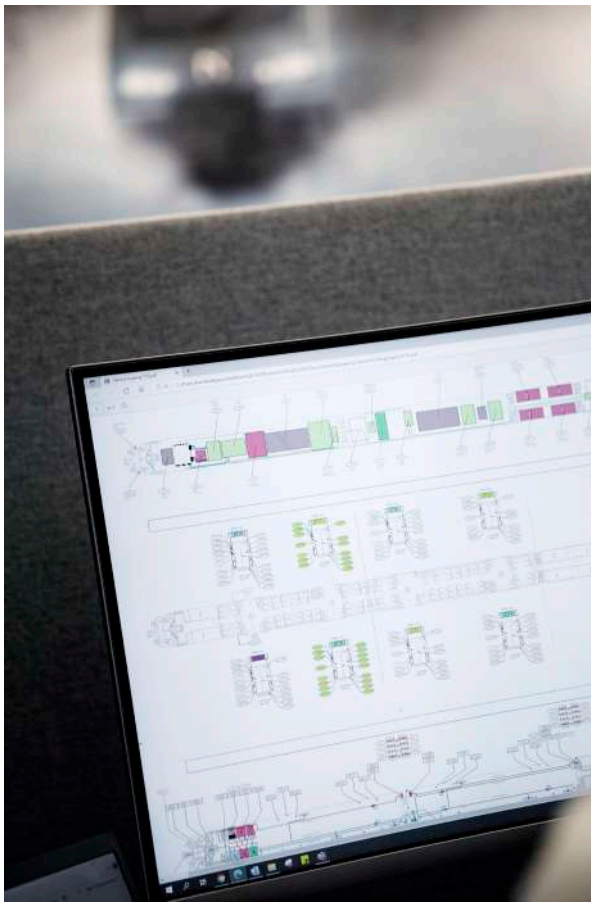


FOTO: HAMPUS LUNDGREN

Tabell 19: Norske Togs energiforbruk i organisasjonen - finansiell kontroll, scope 1+2

Samlet energiforbruk- og miks	2024
Brenselforbruk fra kull og kullprodukter (MWh)	0
Brenselforbruk fra råolje og petroleumsprodukter (MWh)	94 041
Brenselforbruk fra naturgass (MWh)	-
Brenselforbruk fra andre fossile kilder (MWh)	-
Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fossile kilder (MWh)	11 910
Samlet energibruk fra fossile kilder (MWh)	**105 951**
Andel forbruk fra fossile kilder (%)	**19 %**
Forbruk fra kjernefysiske kilder (MWh)	**8 242**
Andel av forbruk fra kjernefysiske kilder i samlet energiforbruk	**2 %**
Brenselforbruk for fornybare kilder (MWh)	9 826
Forbruk av kjøpt eller ervervet elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder (MWh)	425 956
Forbruk av egen genererte, ikke brenselbasert, fornybar energi	-
Samlet forbruk av fornybar energi (MWh)	**435 781**
Andel av forbruk fra fornybare kilder (%)	**79 %**
Samlet energibruk, alle kilder (MWh)	**549 975**

Formatet på energiregnskapet er ulikt mellom årets ESRS-rapport og tidligere bærekraftsrapporter. Energibruk i 2023, basert på operasjonell kontroll inkludert scope 3, var på 552 357 MWh.

3.7 E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp

I henhold til ESRS er Norske togs *Klimaregnskap* basert på finansiell kontroll presentert i tabell 20. Majoriteten av utslippene foregår ved bruk av tog, men det er også betydelige utslipp i verdikjeden knyttet til anskaffelser, avhending, vedlikehold, og modifikasjon av togene. Basisåret 2022 er reflektert i Norske togs vitenskapsbaserte mål. Siden tidligere regnskap og målsetting er basert på operasjonell kontroll, finnes det ikke noe direkte sammenligningsgrunnlag å henvise til, verken for 2022 eller 2023. Utslippsfaktorer er i hovedsak hentet fra britiske Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA, 2024) der disse har vært relevante.

Fordeling av klimagassutslipp for Norske tog

Graf 18: Fordeling av klimagassutslipp for Norske tog (CO_2e) fordelt på scope 1 (direkte utslipp knytte til noe selskapet selv eier), scope 2 (fra selskapets energiforbruk) og scope 3 (utslipp knyttet til alt av varer og tjenester som virksomheten kjøper inn og selger), med inndeling ihht. finansiell kontroll.

Tabell 20: Klimaregnskap

	Retrospektivt				Milepæler og mål			
	Basisår 2022	**2023**	**2024**	**Endring % 2024/2023**	**2025**	**2030**	**2050**	**Årlig %-mål/ basisår**
Klimagassutslipp innenfor scope 1								
Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1 (tonn CO2-ekv.)		-	**24 449**	-				
Prosentdel av klimagassutslipp innenfor scope 1 fra regulerte ordninger for handel med utslipps-kvoter (%)			0%					
Klimagassutslipp innenfor scope 2								
Brutto lokasjonsbaserte klimag-assutslipp innenfor scope 2 (tonn CO2-ekv.)		-	**6 688**	-				
Brutto markedsbaserte klimag-assutslipp innenfor scope 2 (tonn CO2-ekv.)		-	**223**	-				
Vesentlige klimagassutslipp innenfor scope 3 (tCO2e)								
Samlede indirekte brutto klimag-assutslipp innenfor scope 3 (tonn CO2-ekv.)			**12 556**					
1 Innkjøpte varer og tjenester		-	4 175	-				
2 Investeringsvarer		-	450	-				
3 Brensel og energirelaterte aktiviteter (ikke omfattet av scope 1 eller 2)		-	7 765	-				
4 Oppstrøms transport og distribusjon		-	12	-				
5 Avfall generert under drift		-	4	-				
6 Forretningsreiser		-	111	-				
7 Pendling for ansatte		-	23	-				
12 Behandling av kasserte solgte produkter		-	17	-				
Samlede klimagassutslipp								
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte) (tonn CO2-ekv.)		-	**43 693**	-				
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte) (tonn CO2-ekv.)		-	**37 228**	-				

Hvis operasjonell kontroll ble lagt til grunn ville utslippene i de respektive scopene være henholdsvis 0 tCO_2e for scope 1, 16 tCO_2e for scope 2 (lokasjonsbasert) og 35 917 tCO_2e for scope 3, eller totalt 35 932 tCO_2e. Dette tilsvarer en nedgang på totalt utslipp på cirka 10% fra 2023 til 2024, da utslippet i 2023 var 39 972 tCO_2e (lokasjonsbasert). Dette skyldes i hovedsak lavere utslipp knyttet til energiforbruket fra diesel for togene.

Utslipp fra dieseltogene står for cirka 54% av utslippene til Norske tog på tvers av alle scope (lokasjonsbasert), og nær 100% av scope 1. Disse utslippene er redusert med 14% fra 2023, da de var plassert i scope 3. Dette skyldes delvis at forbruket av diesel har sunket med 10% fra 2023. En årsak til dette kan være nedsatt trafikk på Nordlandsbanen den siste delen av året. En annen kan være at det er utført garantiarbeid og modifikasjoner og på type 76, som kan ha redusert forekomst av feil som i 2023 førte til at hybridtogene kjørte mer på diesel på elektrifiserte strekninger. Cirka 3% av nedgangen skyldes justeringer i beregninger, slik at produktforskriftens krav til 10% biodrivstoff for tog er mer korrekt gjenspeilt i resultatene.

I 2023-versjonen av regnskapet ble det lagt til grunn en utslippsfaktor fra britiske *Department for Environment, Food & Rural Affairs* (DEFRA) med gjennomsnittlig lavere innblanding av biodrivstoff i britisk drivstoff til grunn, som kan ha medført et for stort utslipp fra dieselforbruk, avhengig av faktisk kjøp av diesel etter kravet som kom i kraft i starten av 2023. På tilsvarende måte har man nå hensyntatt 19% biodrivstoff i veitrafikk, der samme faktor tidligere var i bruk. Dette forbruket av biodrivstoff medfører biogene utslipp som, med unntak av små mengder N2O og CH_4, ikke er en del av klimaregnskapet. De biogene utslippene i scope 1 tilsvarer 2,4 tCO_2e. Øvrige biogene utslipp, fra blant annet leiebil og kjøregodtgjørelser, utgjør cirka 34,5 tCO_2e.

Kjølemediebruken i 2024 var betydelig høyere enn i 2023, mest sannsynlig grunnet bedre datagrunnlag. Data mangler imidlertid for et begrenset antall tog, så det er en mulig at det fremdeles er en underrapportering av disse. Kjølemedier utgjør 1-2% av de samlede utslippene, og er plassert i scope 1. Når det gjelder strømforbruk, har to nye lokasjoner leid av selskapet ført til en betydelig økning av strømforbruket og tilknyttet utslipp til selskapet *utenom* togdrift. Dette blir imidlertid overskygget av strømforbruket til togene, som utgjør nesten hele utslippet i scope 2.

Lokasjonsbasert bidrar utslipp fra strømforbruk fra togene med cirka 15% av Norske togs utslipp. Markedsbasert er imidlertid bidraget fra togdriften null, ettersom operatørene i 2024 kjøpte opprinnelsesgaranti for elektrisitet til drift av persontogene leid av Norske tog. I 2023 var utslippene fra strømforbruket til togene plassert i scope 3, med lokasjonsbasert kraftmiks. Forbruket i kWh er 1% høyere i 2024 enn 2023. Begge års lokasjonsbaserte utslipp er basert på tall fra NVE. Disse publiseres imidlertid ikke tidsnok til å benyttes i klimaregnskapet, og det er derfor brukt 2022-tall (19 gCO_2/kWh) i fjorårets rapport, og 2023-tall (15 gCO_2/kWh) i denne rapporten. Utslippsintensiteten i strømmiksen har svært stor effekt, og medfører at utslippene fra de elektriske togene er cirka 25% lavere i 2024 enn 2023. Samlet sett gir den reduserte utslippsintensiteten en reduksjon i utslippene på 4% (lokasjonsbasert).

Strømforbruk i forbindelse med hensetting av togene er inkludert for første gang i 2024, men utgjør ikke en vesentlig påvirkning. Totalt dekkes 99,94% av Norske togs elektrisitetsforbruk i scope 2 av opprinnelsesgarantier, samtlige via Bane NOR.

Grunnlaget for well-to-tank-beregningene i scope 3, kategori 3, er betydelig høyere med finansiell kontroll enn operasjonell kontroll, siden produksjon av strøm og diesel til togene nå er en del av beregningsgrunnlaget. Norsk kraftmiks inneholder cirka 3% ikke-fornybar energi importert fra Europa. Utvinning av de fossile innsatsfaktorene til disse er en betydelig post i klimaregnskapet, sammen med utvinningsutslipp for diesel- og biodieselforbruk. Dette fører til en betydelig utslippsøkning sammenlignet med tidligere år.

Innkjøpte varer og tjenester, inkludert kapitalvarer, utgjør også en stor post under scope 3 i klimaregnskapet. Vedlikehold på togene hos operatørenes vedlikeholdsleverandør er den største enkeltkilden til utslipp i kategorien innkjøpte varer og tjenester, og utgjør i overkant av 6% av totalt utslipp lokasjonsbasert.

I 2024 er det gjort et estimat på vedlikehold av lokomotiv og vogner som tidligere ikke var inkludert i klimaregnskapet, som har ført til en økning i denne posten. Merk at disse utslippene er estimert ut fra en eldre livsløpsanalyse, og at det derfor er en del usikkerhet knyttet til dette estimatet. Estimatet viser likevel at utslipp fra vedlikehold er av en vesentlig størrelsesorden. Beregninger for vedlikehold vil utvikles i videre klimaregnskap.

Fem tog er blitt avhendet i 2024, en økning fra to tog i 2023. Transportutslippene av tog til avhending trukket med diesellokomotiv regnes ut basert på et estimert antall liter dieselforbruk, i stedet for generisk togtransport som tidligere. Dette gir bedre presisjon. Utslipp fra både avhending og produksjon av nye tog har vært av mindre størrelse i klimaregnskap som er utarbeidet

fra og med 2022, men disse forventes å øke betydelig framover når utfasing av lokaltog av type 69 tiltar.

Nytt i 2024 er også et spend-basert estimat på klimagassutslipp for utslipp knyttet til øvrige varer og tjenester kjøpt av Norske tog. De viktigste enkelt-kategoriene innen dette er utslipp knyttet til konsulent-bruk, forsikring og lisenser, selv om det er stor usikkerhet tilknyttet disse tallene. Tjenester og kjøp knyttet direkte opp til togene er ansett som kapitalvarer. Samlet sett utgjør disse spend-baserte utslippene 4-5 % av de samlede utslippene. Disse utslippene, vedlikehold og noe reise og transportarbeid er de eneste utslippene som ikke er basert direkte eller indirekte på primærdata. I scope 3 er cirka 63% basert på primærdata, og 89% totalt sett (lokasjonsbasert). Det opplyses også om en feil i klimaregnskap for 2023, der en faktor for utslipp fra avfall ble beregnet per tonn og ikke per kilogram, som resulterte i betydelig overrapportering av avfallsrelaterte utslipp.

Alle selskapets aktiviteter er basert i Norge, unntatt import av tog og relaterte verdikjeder. I tilknytning til dette foregår det enkelte flyreiser (13 tCO2e) og noe bruk av leiebil utenlands (cirka 14 tCO2e). Norske tog har derfor ingen vesentlige utenlandske klimagassut-slipp med unntak av utslipp knyttet til produksjon og materialer til modifikasjoner på tog og potensielt fra produksjon av energikilder. Norske tog har heller ingen direkte utslipp som dekkes av kvotehandel. Merk at Norske tog fører utslipp fra både kjøp og avhending av tog de årene de blir henholdsvis levert eller ferdig behandlet. Derfor inngår ingen utslipp fra produksjon av tog i utlandet i regnskapet for 2024, til tross for at det er tog i bestilling.

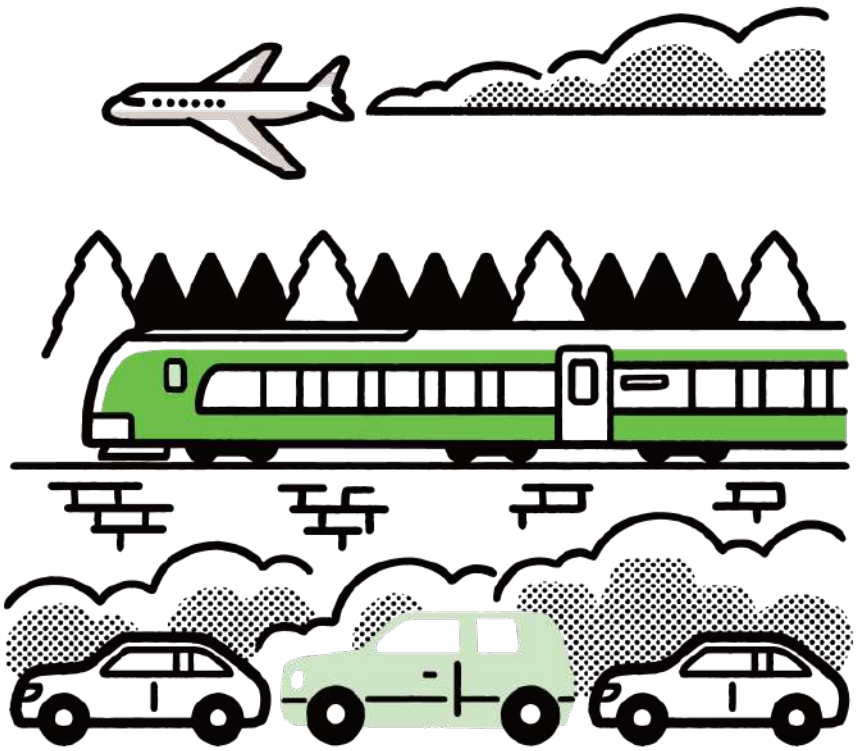
Norske togs nettoinntekt på 1 488 409 TNOK ble benyttet i beregning av virksomhetens utslipp-sintensitet for 2024. Dette gir utslippsintensiteten som vises i tabell 21.

Nøkkeltall for både klima- og ordinært regnskap har sammenfallende periode 01.01.2024-31.12.2024.

Tabell 21: Utslippsintensitet

Klimagassintensitet per nettoinntekt	2023	2024	% 2024/2023
Samlede klimagassutslipp (lokasjonsbaserte) per nettoinntekt (tCO2e/MNOK)	N/A	29	N/A
Samlede klimagassutslipp (markedsbaserte) per nettoinntekt (tCO2e/MNOK)	N/A	25	N/A

4 ESRS E2
Forurensning



ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

4.1 ESRS E2 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell

I oktober 2024 oppsto en faktisk negativ påvirkning på miljø da diesel, smøreolje og trafoolje lakk ut i grunnen og sjøen i forbindelse med jernbaneulykken på Nordlandsbanen. Ulykken omfattet et diesellokomotiv, utleid til SJ Norge fra Norske tog, som sporet av som følge av et steinras i togsporet.

I dette kapittelet presenteres informasjon om omfanget av forurensingen, som er hentet fra en rapport laget av Norconsult på oppdrag av Bane NOR SF: Sluttrapport. *Oljeutslipp etter togulykke i Finneidfjord*. Ytterligere detaljer om forurensingen finnes i denne rapporten.

4.2 E2-1 Retningslinjer

I jernbanesystemet stilles det flere strenge tekniske sikkerhetskrav til materiell, infrastruktur og aktivitet på jernbanens områder. Selskapene har ulike ansvarsområder innen forebygging, varsling og koordinering i akuttfasen. For eksempel har Bane NOR ansvar for sikring av infrastruktur, tilrettelegging for redningsinnsats og iverksetting av tiltak for å redusere konsekvenser for omgivelser i akuttfasen. Operatører har blant annet ansvar for å ivareta ansatte og passasjerer om bord på togene.

Norske togs oppgave innen forebygging er å sikre ivaretagelse av alle myndighetskrav for kjøretøy, fra European Railway Authorisation (ERA) og Statens jernbanetilsyn (SJT), herunder *Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet* (TSI), samt øvrige norske myndighetskrav. Dette er integrert i løpende prosesser knyttet til kjernevirksomheten til Norske tog.

Beredskapsplanen til Norske tog skal sikre ivaretagelse i tilfelle sentrale omfattende hendelser, lokale beredskapssituasjoner eller hendelser, uønskede hendelser, avvik, svikt i drift eller infrastruktur, samt «nesten-ulykker». *Norsk togsberedskapsplan* inkluderer ansvar og rutiner for selskapet i en beredskapssituasjon, og er en integrert del av Norske togs sikkerhetsstyring.

HMS-håndboken til Norske tog inneholder føringer for systematisk arbeid med vern av det ytre miljø, og beskriver roller og ansvar i Norske tog for dette.

4.3 E2-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med forurensning

Ulykken på Nordlandsbanen i oktober utløste Norske togs beredskapsplan. Det ble etablert krisestab i de involverte selskapene. Styret i Norske tog og Samferdselsdepartementet ble varslet i tråd med rutiner for beredskap. Oppgaver ble fordelt i Norske togs krisestab, og det var et koordinert samarbeid mellom blant annet SJ, Mantena og Bane NOR for å håndtere situasjonen.

Norske tog bidro blant annet med data om togene, deltok i befaring rundt skadestedet, vurderte skadeomfang og var involvert i å transportere bort vogner. Norske tog gjorde, i samarbeid med SJ Norge, også anslag over lekkasje av diesel og olje, samt bidro i oppryddingsarbeidet i ulykkesområdet. Bane NOR har som ansvarlig for oppfølgingen av forurensnings-situasjonen, iverksatt skadereduserende tiltak og overvåket situasjonen løpende gjennom pågående tiltak og opprydding. De har vært i tett dialog med Kystverket, som er forurensningsmyndighet til sjøs.

Bane NORs sluttrapport for oppfølging av forurensingssituasjonen viser at forurensingen spredte seg i grøften langs E6 der toget krasjet, inn mot fjellet, samt noe i sjøen. Lenser ble lagt ut i sjøen samme dag som ulykken inntraff. Absorbent og duker ble lagt ut for å begrense avrenningen.

Sluttrapporten vurderer at mesteparten av oljen som gikk til sjø ble fanget opp av lensene.Totalt 997 tonn oljeforurenset masse ble fjernet og levert til avfallsdeponi,og det ble fjernet totalt 1800-2400 liter med diesel/olje.

Prøver tatt etter oppryddingen viser at det meste av gjenværende masser på oversiden av E6 ikke er forurenset eller i tilstandsklasse 2. Det er sannsynlig at det finnes noe oljeforurenset masse under E6, men det vurderes som lite hensiktsmessig å stenge veien for ytterligere graving. Gjenværende oljeforurensning vurderes å ha en akseptabel miljørisiko.

Det skal gjennomføres jevnlige observasjoner ved utslippspunktet ut mai 2025, samt befaring i strandsonen i Sørfjorden. Eventuelle tiltak vil bli vurdert basert på observasjoner og miljøkonsekvenser.

Norske tog har igangsatt en evaluering for å trekke lærdom av hendelsen og ytterligere styrke beredskapsrutinene i selskapet. Statens havarikommisjons granskingsrapport var ikke publisert da denne årsrapporten ble ferdigstilt, og oppfølging av ulykken pågår fremdeles.

4.4 E2-3 Mål tilknyttet forurensning

Norske tog jobber ut fra overordnede føringer fra staten, og har i tillegg egne spesifikke mål innen miljø i HMS-håndbok, samt for beredskap i beredskapsplanen.

Beredskapsmål

De viktigste målene i forbindelse med ulykker er knyttet til beredskap. Norske togs beredskapshåndtering er oppgitt i beredskapsplanen og har følgende formål:

- Etablere operasjonell kontroll på krise.
- Kommunikasjon med relevante aktører og parter tilknyttet krisen.
- Utarbeide rutiner for håndtering av krise.
- Minimere forstyrrelser på normal drift.
- Begrense skade/omfang/effekten av en krise.
- Trene ansatte i hvordan håndtere ulike kriser gjennom beredskapstester.
- Iverksette læreprosesser i etterkant av en krise for å redusere sannsynligheten for at en lignende hendelse skal skje igjen eller forbedre håndteringen dersom hendelsen inntreffer.

Mål for miljø

Forebyggende tiltak skal verne mot forurensning, utslipp og lignende til det ytre miljø og bedre behandlingen av avfall, herunder å:

- verne det ytre miljø mot forurensninger, redusere eksisterende forurensning, samt å fremme en bedre behandling av avfall.
- sikre en forsvarlig miljøkvalitet slik at forurensinger og avfall ikke fører til helseskader, går ut over trivsel eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

4.5 E2-4 Forurensning av luft, vann og jord

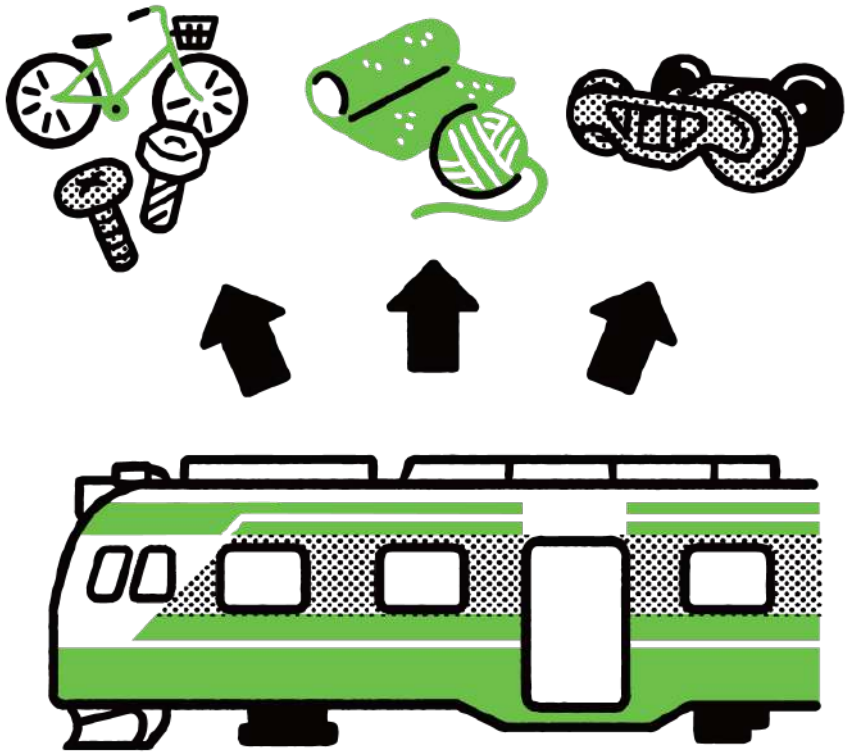
Tabell 22 viser estimerte utslipp av diesel, smøreolje og trafoolje som følge av ulykken på Nordlandsbanen.

Tabell 22: Estimerte utslipp av kjemikalier fra ulykken på Nordlandsbanen i 2024.

Kjemikalie	Estimerte utslipp (l)
Diesel	3625 l
Smøreolje	748 l
Trafoolje	208 l

Akutt utslipp til grunnen er estimert ved beregning ved å trekke fra gjenværende målte verdier i tanken fra beregnet mengde i tanken ut fra forbruk siden forrige påfylling. Data er hentet inn i samarbeid med SJ Norge.

5 ESRS E5
Ressursbruk og sirkulær økonomi



ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

5.1 ESRS E5 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell

Sirkulær økonomi er et sentralt element i Norske togs driftsmodell. Selskapet anskaffer, forvalter og avhender tog i Norge, og har dermed kontroll gjennom hele togets livsløp. Dette gir Norske tog gode forutsetninger for å stille krav ved innkjøp, kunne forvalte togmateriellet på en bærekraftig måte som forlenger levetiden, samt til å gjenbruke komponenter og stille høye krav til avfallshåndtering ved utfasing. Ved å tenke sirkulært reduseres også utslipp og energiforbruk knyttet til uttak av nye materialer, samtidig som behovet for nye ressurser reduseres.

Norske tog har negative påvirkninger på ressursbruk og sirkulær økonomi gjennom ressursbruk til produksjon og vedlikehold av tog, samt potensielt tap av kritiske metaller og stoffer og lavverdig avfallshåndtering i forbindelse med avhending av tog. Samtidig har selskapet positive påvirkninger i form av at tog med lang levetid reduserer ressursbehovet, samt gjennom god ressursutnyttelse i drift og avhending. Videre har Norske tog identifisert en finansiell risiko gjennom økte kostnader for vedlikehold av eldre materiell.

5.2 E5-1 Retningslinjer for ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog har flere retningslinjer som styrer selskapets arbeid med ressursbruk og sirkulær økonomi. Temaene omhandles i flere av selskapets retningslinjer, men det er først og fremst *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* og *Etiske retningslinjer for leverandører* som dekker ressursbruk og sirkulær økonomi. Begge disse retningslinjene adresserer økt bruk av gjenvunne ressurser og bærekraftige anskaffelser.

Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis

Norske togs *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* legger føringer for selskapets arbeid for å sikre gjenvinning av materialer og reduksjon av avfall i forvaltning og utfasing av togsett. Sirkularitet skal være et sentralt aspekt gjennom hele togets

livsløp, fra anskaffelser til forvaltning og til slutt utfasing. Videre skal avhending av tog gjennomføres i henhold til avfallshierarkiet, og en ombruks- og materialgjenvinningsandel på over 90% skal tilstrebes. Retningslinjene stiller krav til at sirkularitet og livssykluskostnader hensyntas i alle prosjekter og kontrakter, samt at leverandørdokumentasjon ettergås og vurderes av Norske tog. Dette kan blant annet bidra til å endre materialstrømmer fra jomfruelige materialer til økt bruk av gjenvunne materialer. Der det er aktuelt stiller Norske tog krav til sertifiseringer eller merkeordninger som dokumenterer miljøprestasjon.

Gjennom sine retningslinjer forplikter Norske tog seg til å bruke kjente standarder i den grad det er mulig. I relevante anskaffelser, stilles det krav til leverandører om miljøsertifisering etter ISO 14001.

Etiske retningslinjer for leverandører

Norske togs *Etiske retningslinjer for leverandører* stiller krav til leverandørers etiske atferd, og inngår som en del av kontrakten mellom Norske tog og den enkelte leverandør. Gjennom de etiske retningslinjene, skal leverandører blant annet forplikte seg til å kontinuerlig jobbe for å redusere ressursbruk, sikre bærekraftig ressursutvinning og arbeide for å utvikle miljøvennlige løsninger både i deres egne operasjoner og sikre etterlevelse hos deres underleverandører. Videre skal de også arbeide for å redusere avfall i henhold til avfallshierarkiet og sirkulære prinsipper. I den grad det er mulig skal sirkulære prinsipper skal ligge til grunn i produksjonsprosessen.

Norske togs *Etiske retningslinjer* og *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* er omforent med internasjonale rammeverk som *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter* (UNGP), *ILO-konvensjoner og OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv.* Retningslinjene for ansvarlig forretningspraksis bygger i tillegg på *Verdenserklæringen om menneskerettigheter og FNs Bærekraftsmål*.

5.3 E5-2 Tiltak og ressurser i forbindelse med ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog gjennomfører flere aktiviteter og tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger og risikoer knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi.

Anskaffelser

Anskaffelser er en kjerneprosess i Norske togs arbeid med ressursbruk og sirkulærøkonomi. I anskaffelsesprosessene arbeider Norske tog for å sikre lang levetid på togene. Dette er et kontinuerlig arbeid, og selskapet stiller blant annet kontraktsfestede krav til leverandører i forbindelse med leveransene. I 2024 har Norske tog gjennomført designgjennomganger med togleverandørene Alstom og Stadler for å sikre at de nye lokal-, region- og fjerntogene ivaretar krav i henhold til kontrakt, blant annet for levetid. Det utføres jevnlige miljøoppfølgingsmøter med leverandør der prestasjon i henhold til sirkulære standarder er tema. Krav- og verifikasjonsprosesser vil være en prioritering i toganskaffelsene som del av overlevering av nye tog.

Vedlikehold og mål om overgang til tilstandsbasert vedlikehold

Norske tog jobber med å implementere tilstandsbasert vedlikehold for å redusere reparasjoner og optimalisere planlagt vedlikehold. Ved å basere vedlikehold på faktisk tilstand, i stedet for faste intervaller, kan komponentenes levetid forlenges, og ressursbruken bli mer effektiv. I 2024 har Norske tog gjennomført og ferdigstilt første fase av det tilstandsbaserte vedlikeholdsprosjektetet på dører og kompressorer på FLIRT-flåten. Dette innebærer en enkel, men effektiv, måte å bruke eksisterende diagnosedata til å identifisere behov for vedlikehold.

I samarbeid med Stadler har Norske tog også utviklet løsninger for å installere sensorer på flere av kjøretøyenes systemer (HVAC, dører, toalett og boggier). Hensikten med dette er å utvikle mer komplette løsninger for innhenting av ytterligere tilstandsbaserte data. I 2025 skal selskapet teste og utvikle sensorløsninger og algoritmer, med mål om å innføre tilstandsbasert vedlikehold på de nevnte komponentene. Prosjektet løper gjennom hele 2025, og resultatene skal danne grunnlaget for beslutninger om videre utvikling og industrialisering av løsningen i 2026 og fremover.

I 2024 har Norske tog forbedret sin kontroll over vedlikehold ved å styrke vedlikeholdsstyringssystemet, samt forbedret data om vedlikeholdsstatus på togene. Videre planlegger Norske tog for å gjennomføre 25% flere målrettede inspeksjoner mot 2024 for å sikre bedre vedlikeholdskvalitet.

Levetidsforlengelser

Togflåten til Norske tog har i dag en gjennomsnittsalder på 19,6 år. Flere av kjøretøyene er mer enn 40 år gamle og nærmer seg teknisk- og funksjonell levealder. Midtlivsoppgraderinger og preventivt og korrektivt vedlikehold sikrer at togsettene kan benyttes i hele – eller til og med lenger enn – sin forventede levetid. Dette bidrar til å redusere behovet for produksjon av nye tog og sikrer god ressursutnyttelse.

Produksjon av togsett krever store mengder stål og aluminium, to råvarer som er ressurskrevende å utvinne. I tillegg krever oppgraderinger og modifikasjoner av tog en rekke materialer. Når togene har lang levetid, er bygd av materialer med høy kvalitet, og har et riktig design, reduseres både behovet for

utskiftning av tog og for omfattende oppgraderinger. Levetidsforlengelser, oppgraderinger og lagring av komponenter som er vanskelige å erstatte, er derfor både økonomisk fornuftig og viktig for å sikre effektiv ressursbruk.

Norske tog vil i 2025 starte planlegging for oppgradering av type 74 og type 75.

Modifikasjoner

Det er utført tekniske modifikasjoner på blant annet type 74 og 75 i 2024. I 2025 er det planlagt å gjennomføre prioriterte modifikasjoner etter plan for å øke pålitelighet. Dette inkluderer blant annet å bytte for kobbeldeksel på type 74, strømretter på type 72, strømretter på type 73 og ERTMS-ombygging for aktuelle tog.

Materialgjenvinning

Norske tog arbeider aktivt med flere tiltak for å øke graden av materialgjenvinning. Selskapet har i flere år samarbeidet med gjenvinningsselskapet Hellik Teigen for avhending av tog, noe som sikrer en høy gjenvinningsgrad av metaller. Det er variasjoner mellom ulike materialtyper når det kommer til gjenvinningsmuligheter. Markedet for gjenvinning av metaller er modent og lønnsomt, og dette muliggjør høy grad av gjenvinning.

I 2024 har Norske tog også oppnådd høy gjenvinningsgrad av glass, mens andre materialer som tekstil, gummi og plast fremdeles er noe mer utfordrende grunnet usikker lønnsomhet i markedet. Det søkes etter nye løsninger for materialgjenvinning av ulike materialtyper, og konkrete handlinger relatert til dette er beskrevet i kapittel 5.5 «E5-5 Utgående ressurser». Et viktig tiltak fremover er å lage en avhendingsplan for type 69 som skal erstattes fra 2026.

Demontering av komponenter

Før togene avhendes, utføres det «høsting» av komponenter fra togene av togoperatørene og Norske tog. Muligheten for ombruk av komponenter internt i togsektoren i Norge avhenger av at det fortsatt er tog i drift som bruker de samme komponentene. Togsettene

FOTO: HAMPUS LUNDGREN

består av flere komponenter og moduler som kan demonteres, og i varierende grad, gjenbrukes. Dette gjelder blant annet boggier, batterier, vindusglass, himlinger, seter og toalettmoduler.

I 2024 har Norske tog undersøkt potensiell tilbaketaking av komponenter eller deler fra produsenter, men dette har ikke vært aktuelt for produsentene som ble undersøkt. Konkrete handlinger innenfor dette tiltaket er beskrevet i kapittel 5.5 «E5-5 Utgående ressurser».

Norske tog vil i 2025 fortsette å vurdere løsninger som kan øke graden av ombruk for de ulike komponentene som inngår i togsettene.

5.4 E5-3 Mål knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi

Norske tog har et overordnet mål og KPI om materialgjenvinningsgrad, som har satt retning på arbeidet med sirkularitet innen aktuelle aktiviteter i Norske tog de siste årene.

Mål: Togene skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel på over 90% ved avhending av tog

Status: Ifølge rapporter fra Hellik Teigen gikk totalt 84% av togmaterialene til gjenvinning eller ombruk i 2024. De resterende 16% gikk til energigjenvinning i form av forbrenning. Denne andelen beregnes basert på veiing av de ulike materialfraksjonene i forbindelse med avhendingsprosessen. Se resultat for foregående år i figur for dette i kapittelet «Våre mål».

En høy ombruks- og materialgjenvinningsandel fordrer at Norske tog anskaffer togsett designet etter sirkulære prinsipper og som består av materialer som lar seg gjenvinne. Måloppnåelse krever derfor effektiv dialog og samarbeid med leverandører, gjenvinningsselskapet Hellik Teigen og andre relevante aktører.

Ombruks- og gjenvinningsandelen beregnes årlig og baserer seg på vekt for avfallsfraksjoner i avhendingsprosessen. Materialgjenvinningsandelen avhenger av togenes sammensetning av komponenter og materialer. Andelen vil derfor variere noe fra år til år basert på hvilke togtyper som avhendes, og dette kan gjøre det utfordrende å nå målsetningen enkelte år. Togene som avhendes nå er 40 til 50 år gamle, og dermed ikke nødvendigvis designet etter sirkulære prinsipper. Norske tog bidrar likevel til å redusere behovet for primære råvarer og mengden som går til energigjenvinning eller deponi, ved å øke ombruks- og materialgjenvinningsandelen.

Gjennom sin bærekraftstrategi, har Norske tog definert tre mål relatert til ressursbruk og sirkulær økonomi. Disse målene setter en retning for Norske togs arbeid innen ressursbruk og sirkulær økonomi.

Mål: Vi skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning, og med resirkulerte materialer

Status: I forbindelse med anskaffelsesprosessene for nye tog av type N05 og N10 har det blitt gjennomført designgjennomganger med leverandørene hvor materialgjenvinning og sirkularitet var tema. I dialog med Stadler har Norske tog særlig lagt vekt på bruk av gjenvunne materialer hos underleverandører i produksjonen av togsett. Videre skal Norske tog starte planlegging for midtlivsoppgradering av type 74 og 75, hvor sirkulære prinsipper vil innlemmes i krav for dette.

Mål: Vi anskaffer tog og materiell med lang levetid og som er vedlikeholdsvennlige

Status: Norske tog har gjennom dialog med leverandøren Stadler og operatøren Vy arbeidet for et tettere samarbeid om tilstandsbasert vedlikehold, som skal sikre vedlikeholdseffektivitet i hele togets livsløp. Videre planlegger Norske tog å styrke samarbeidet med togoperatørene for å optimalisere vedlikeholdsprosessene og ivareta togenes verdi.

Mål: Vi skal forvalte togene slik at levetid optimaliseres

Status: Norske tog arbeider for å optimalisere togenes levetid gjennom satsning på tilstandsbasert vedlikehold og gjennomføring av midtlivsoppgraderinger. Strategisk satsning om å garantere tilgjengelighet, pålitelighet og pris kan ut fra Norske tog sine vurderinger bidra til å sikre bedre tilstand på togene.

I 2024 har Norske tog arbeidet med midtlivsoppgraderinger og tekniske oppgraderinger for togtypene type 72, 74 og 75.

5.5 E5-4 Inngående ressurser

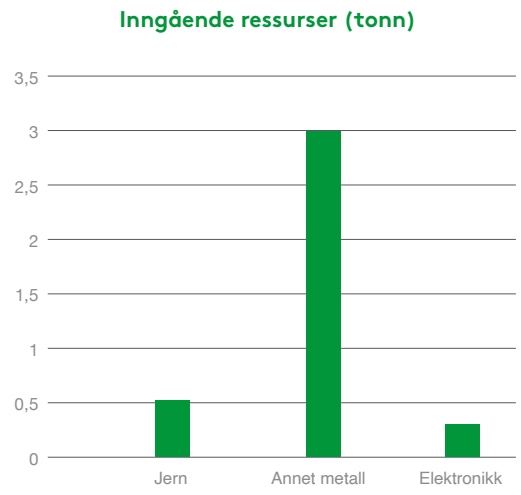
Gode data for inngående ressurser i Norske tog gir en god oversikt over «materialbanken» selskapet forvalter i togets levetid. Store deler av togsettene består av stål og aluminium – metaller som kan gjenvinnes og dermed redusere behovet for utvinning av nye ressurser. Andre materialer, som utgjør lavere andel av togsettene, gjenvinnes i varierende grad. Norske tog forsøker å øke gjenvinningsandelen også for disse materialene.

Norske tog beregner inngående ressurser for tog som er innfaset, oppgraderinger som er fullført og modifikasjoner som er gjennomført i

rapporteringsperioden. I 2024 ble ingen nye tog faset inn og ingen større oppgraderinger fullført. Som et resultat av dette er de rapporterte inngående ressurser i 2024 lavere enn et normalår. Ressursbruken knyttet til modifikasjoner utgjør en relativt liten andel av togsettenes totale materialsammensetning, og knytter seg i stor grad til helt nødvendige utskiftninger og modifikasjoner. Det er forventet at inngående ressurser vil øke betydelig i 2026 når de nye togene av type N05 leveres fra Alstom.

Inngående ressurser i 2024 besto i stor grad av metaller, i tillegg til noe elektronikk. Det har ikke blitt innfaset biologiske materialer i 2024. Norske tog arbeider med å kartlegge i hvilken grad inngående ressurser brukt i modifikasjoner stammer fra sekundære eller resirkulerte produkter. Selskapet har foreløpig lite kvantitativ data på sekundære og resirkulerte materialer brukt i modifikasjoner, men det har blitt hentet inn noe kvalitativ data. For eksempel består stål og karbonstål i rør og kuplinger brukt til krengning av en blanding av skrapmetall og nytt materiale. Overskuddsmateriale fra produksjonen smeltes til nytt råmateriale. Når rør og kuplinger har fullført sitt livsløp eller byttes ut av andre årsaker, leveres de til resirkulering. Materialet er 100% gjenvinnbart.

Graf 19: Inngående ressurser i tonn materiale.



5.6 E5-5 Utgående ressurser

Norske tog produserer ikke togmateriell selv, men har gjennom anskaffelser av tog anledning til å påvirke utformingen av togene og dermed legge til rette for gjenbruk og gjenvinning av ressurser når tog skal med avhendes. Togene som anskaffes, ivaretar flere prinsipper ved sirkularitet som lang levetid og at de har høy kvalitet, reparerbarhet og vedlikeholdsvennlighet. Togene skal tilfredsstille kravene for trafikk på norsk infrastruktur og «offentlig bruk», som igjen skal resultere i lang levetid. Norske togs togsett har generelt en levetid på minst 30 til 40 år, og dette er sammenlignbart med bransjestandarden i Europa. I togets produktstruktur finnes det flere produktkategorier med kortere levetid.

De nye togene er utformet for å forenkle vedlikehold, reparasjoner og oppgraderinger. Dette gjelder blant annet revisjon av boggier og batterier og reparasjon av elektriske komponenter. Enkelte produkter er seriestyrte, slik at de kan vedlikeholdes i andrelinje. Et annet viktig aspekt er modulære produkter, som gjør det mulig at modulene kan erstattes effektivt. Dette gjelder blant annet seter festet i skinner og elektronikk festet i standard 19-tommers rack. I tillegg stilles det krav til at leverandører skal kunne levere reservedeler i en gitt tidsperiode, og at løsninger for erstatningskomponenter skal tilbys i god tid før deler går ut av produksjon.

Norske tog har i mange år samarbeidet med Hellik Teigen om gjenvinning. I 2024 ble ett togsett av type 69 og fire togsett av type 92 tatt ut av drift. I tillegg ble to togsett av type 69, som ble tatt ut av drift i 2023, gjenvunnet i 2024. Totalt sett ble tre togsett av type 69, to togsett av type 92 og en vogn, som tidligere var blitt brukt til opplæring av konduktører, gjenvunnet hos Hellik Teigen i 2024. De to togsettene av type 92, som ble tatt ut av drift i 2024, vil bli gjenvunnet i 2025. Før togsettene leveres til gjenvinning, er de innom vedlikeholdsbasen hvor komponenter som ikke er umiddelbart nødvendige demonteres og lagres til senere bruk.

Ett lokomotiv av type Di4 og to vogner av type 5 måtte også tas ut av drift som følge av ulykken på Nordlandsbanen i oktober 2024. Disse vil fragmenteres i Mo i Rana i 2025, og utgående ressurser fra denne prosessen vil dermed rapporteres i neste periode.

Norske tog oppnådde i 2024 en total gjenvinningsandel på 84% ved avhending av tog. Den høye andelen skyldes hovedsakelig en høy gjenvinningsandel for metaller, som utgjør mellom 75-80% av togsettenes totale vekt. Norske tog arbeider også med å identifisere gode løsninger for ombruk og materialgjenvinning av andre materialfraksjoner som gummi, plast, treverk, glassfiber og andre komponenter. Foreløpig er det begrenset interesse i nedstrømsmarkedet på grunn av usikker lønnsomhet knyttet til ombruk og gjenvinning av disse materialene, men det er gjort forbedringer i avfallshåndtering av blant annet glass fra vinduer.

Gjennomførte og planlagte aktiviteter relatert til gjenvinning og ombruk av de ulike materialtypene er presentert i tabell 23 på neste side.

Tabell 23: Materiale og aktiviteter i gjenvinningsprosjektet

Materialtype	Status	Ombruk og gjenvinning
Metaller	Pågående	99-100% av metallene gjenvinnes. Metallene består hovedsakelig av stål, aluminium og kobber.
Metaller i EE-avfall	Pågående	Går til norsk gjennvinnings- og behandlingsanlegg, og videre til et svensk gruveselskap og metallprodusent.
Elektriske motorer	Pågående	E-motorer i togenes boggier består av metaller som stål/jern, aluminium og kobber. E-motorer selges i dag til kunder i India som har de nødvendige importtillatelsene. Det undersøkes om det er mulig å demontere E-motorer i Europa.
Batterier	Pågående	Nikkel-kadmium-batterier går etter bruk tilbake til batteriprodusent gjennom selskapet Batteriretur. Om lag 75% av batterienes vekt gjenvinnes til videre industriell bruk.
Mineralmasse	Pågående	Mineralmassen består av shredderavfall. Denne massen klassifiseres i dag som et driftsmiddel og miljøprodukt, ettersom den har evne til å binde sulfider i deponigassen. Det jobbes for å redusere mengden mineralmasse.
Glass	Pågående (ny i 2024)	Fra og med 2024 gjenvinnes tilnærmet alt glass fra utfasede togsett. Glasset demonteres fra togsettene før de klippes og brukes som råstoff i produksjon av glassullisolasjon.
Tekstil	Mulig fremtidig	Norske tog har i 2024 testet flere alternativer for gjenvinning og ombruk av tekstil demontert fra togsetene i avhendede type 69-tog: • Tillaging av ullfilt • Spinning av ulltråd • Tekstiler brukt til å sy nye produkter
Skum	Mulig fremtidig	Skum kan gjenvinnes, enten malt opp i nye produkter eller gjennom kjemisk pyrolyse.
Treverk	Mulig fremtidig	Det er store fraksjoner laminert kryssfiner i de eldre togene. En utfordring for materialgjenvinning er pålimt gummi, plast og laminat. Går i dag til energigjenvinning.
Plast	Mulig fremtidig	Togene har små mengder termoplast av polykarbonat som i utgangspunktet er godt egnet for gjenvinning.
Glassfiber	Mulig fremtidig	Glassfiberfraksjoner finnes i innvendige veggpaneler og vinduskarmer. Omtrentlig fraksjon per vogn er 300-400 kg, som tilsvarer cirka 1000 kg for et togsett av type 69.
Gummi	Mulig fremtidig	Gummifraksjoner finnes i vinduspakninger, overgangsbelg og dempere.

Avfall

Norske togs virksomhet genererer vesentlige avfallsmengder i forbindelse med avhending av tog. Noe avfall genereres også fra Norske togs leide lokaler, og dette avfallet inngår i klimaregnskapet i kapittel 3.7 «E1-6 Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1, 2, 3 og samlede klimagassutslipp». Det er imidlertid kun avfall fra avhending av tog som vurderes som vesentlig innenfor temaet ressursbruk og sirkulær økonomi, og derfor er det kun disse avfallsstrømmene som inkluderes i dette kapittelet.

Batterier er det eneste av Norske togs avfall som er definert som farlig. I tillegg kan noe av EE-avfallet defineres som farlig avfall, men Norske tog har per nå ikke presise beregninger av potensielt farlig avfall som inngår i dette. Norske tog genererer ikke radioaktivt avfall. Dette kontrolleres ved at avfallet skannes hos Hellik Teigen for å avdekke eventuelt radioaktivt materiale.

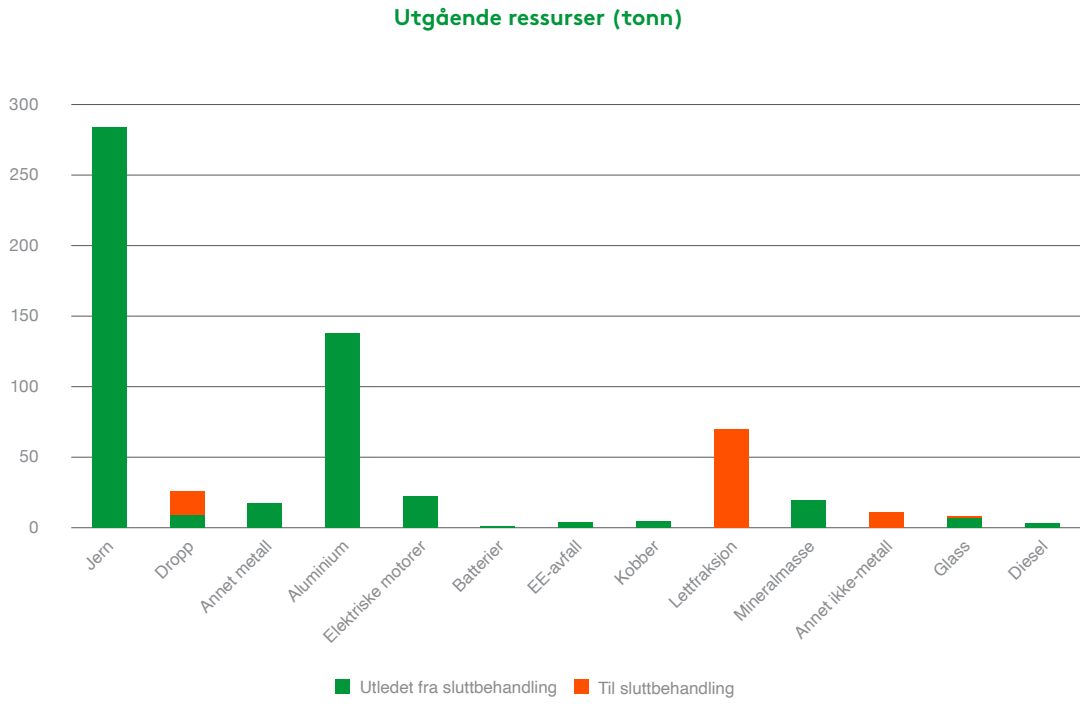
Data for 2024 viser at tre togsett av type 69 og to togsett av type 92 har blitt avhendet. Avfallsmengdene beregnes gjennom veiing av materialfraksjonene hos Hellik Teigen, noe som gir gode data. Det kan forekomme avvik i forbindelse med demontering av komponenter, men det jobbes med å redusere eventuell vesentlig usikkerhet knyttet til målingene. Alt avfall til sluttbehandling gikk til energigjenvinning gjennom forbrenning. Forbrenningsprosessen genererer en mindre askefraksjon som går til deponi. På grunn av mangel på presise beregninger av denne andelen, kategoriseres hele avfallsmengden til sluttbehandling som forbrenning.

Utgående ressurser består i hovedsak av metaller, primært jern og aluminium. Disse fraksjonene gjenvinnes i sin helhet og sørger dermed for en høy gjenvinningsandel totalt sett. Det er per nå kun diesel og dieselmotorer som går til forberedelse til ombruk. Avfall til sluttbehandling består hovedsakelig av lettfraksjon. I tillegg går en droppfraksjon og samlekategorien «annet ikke-metall», bestående av skum, gummi, tekstil og plast, til sluttbehandling.

Tabell 24: Fordeling avfallsfraksjoner for 2024

	Avfallsmengde (tonn)			
	Farlig avfall	**Ikke-farlig avfall**	**Totalt**	**Andel**
Forberedelse til ombruk	1	12	13	2 %
Material-gjenvinning	0	493	493	82 %
Annen gjenvinning	0	0	0	0,0 %
Utledet fra sluttbehandling	**1**	**505**	**506**	**84 %**
Forbrenning	0	97	97	16%
Deponi	0	0	0	0 %
Annen sluttbehandling	0	0	0	0 %
Til sluttbehandling	**0**	**97**	**97**	**16 %**
Samlet avfallsmengde	**1**	**602**	**603**	**100 %**

Graf 20: Fordeling avfallsfraksjoner



6 ESRS S1
Egen arbeidsstyrke

ILLUSTRASJON: MAGNUS LINE

6.1 ESRS S1 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med forretningsmodell og strategi

Norske togs vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til egen arbeidsstyrke berører selskapets egne ansatte. Dette er identifisert som en potensiell negativ påvirkning på arbeidsbetingelser ved mangel på opplæring, kursing og kompetansebygging. Denne påvirkningen omfatter ansatte innen administrasjon, inkludert juridisk, innkjøp, økonomi, finans, regnskap, IT og HR. I tillegg har Norske tog ansatte med teknisk togkompetanse knyttet til drift og forvaltning av tog, teknisk utstyr, dokumentasjon og RAMS, samt prosjektledere og kundeansvarlige.

Selskapets IROer forstås som systematiske, da de adresserer typiske tematikker for norsk arbeidsliv og ikke skyldes enkeltstående hendelser i rapporteringsåret. Norske tog har identifisert både påvirkninger og muligheter som knytter seg til kompetanse, spesielt jernbaneteknisk kompetanse. For å møte eiers forventning om effektive anskaffelser og forvaltning av tog, samt samle nødvendig spisskompetanse på ett sted, jobber Norske tog for å skape gode betingelser for læring og utvikling blant ansatte.

6.2 S1-1 Retningslinjer for egen arbeidsstyrke

Norske tog har flere retningslinjer som styrer selskapets arbeid med å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til egen arbeidsstyrke. Selskapet jobber for å sikre gode muligheter for kompetanseheving og for å utnytte den flate strukturen som en mulighet for god medarbeiderinvolvering.

Etiske retningslinjer

Norske togs *Etiske retningslinjer* gjelder hele selskapets arbeidsstyrke og skal sikre profesjonell opptreden på et høyt etisk nivå. Retningslinjene oppdateres ved behov, sendes ut årlig og må signeres av alle ansatte. De dekker blant annet lojalitet, habilitet og interessekonflikter, samt anti-korrupsjon, varsling, oppfølging og sanksjoner. Det fremgår også at alle

medarbeidere skal behandles med høflighet og respekt, og at Norske tog skal ivareta like muligheter for alle ansatte. Ingen skal utsettes for diskriminering på bakgrunn av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk eller kulturell bakgrunn.

Kjøreregler
Norske togs kjøreregler for alle ansatte konkretiserer selskapets forventninger til medarbeidernes holdninger og atferd på arbeidsplassen. De dekker områder som kommunikasjon, samarbeid og samhandling, både mellom kollegaer, og mellom ansatte i Norske tog og kunder, leverandører og samarbeidspartnere. Kjørereglene er tilgjengelig via intranett.

6.3 S1-2 Prosess for interaksjon med egen arbeidsstyrke

Norske tog har etablerte prosesser for medarbeiderinvolvering gjennom arbeidsmiljøutvalg (AMU), allmøter, medarbeidersamtaler og øvrig kommunikasjon over intranett. HR-rådgiveren i Norske tog har ansvar for kontaktmøter med tillitsvalgte fra representerte fagforeninger, mens administrerende direktør er ansvarlig for gjennomføring av allmøter.

AMU møtes hvert kvartal og i 2024 har helse- og velferdsaspektet, rapporterte ulykker, gjennomgang av handlingsplan, fraværsrapportering og avviksrapportering vært faste tema til diskusjon. Kontorlokalene til Norske tog har i rapporteringsåret vært gjenstand for omfattende renovasjonsarbeid, noe som har ført til mye støy. På grunn av dette har det vært nødvendig å tilpasse arbeidshverdagen for selskapets ansatte. Dette har vært tydelig formidlet til de ansatte, først og fremst gjennom allmøter, avdelingsmøter og Teams-innlegg. En representant fra bedriftshelsetjenesten har vært til stede på alle unntatt ett AMU-møte.

Norske tog gjennomfører også en årlig medarbeiderundersøkelse, samt pulsmålinger i første og tredje kvartal. Resultatene fra den årlige medarbeiderundersøkelsen ble formidlet til de ansatte på siste allmøte for 2024. Selskapets avdelinger har også gjennomgått resultatene, og det vil utarbeides tiltak i starten av 2025.

Representanter fra ledelsen deltar på kontaktmøter med tillitsvalgte og i AMU. Saker som medarbeiderne løfter her, blir tatt med videre til øvrig ledelse når det er behov for at beslutninger skal fattes.

6.4 S1-3 Prosess for å avhjelpe negative påvirkninger

Norske tog legger vekt på en åpen ytringskultur. Forhold av ulovlig eller uetisk karakter kan være skadelige for både mennesker og arbeidsmiljøet. Derfor er det viktig at slike at forhold blir tatt tak i og håndtert på forsvarlig vis. I samarbeid med Kvale Advokatfirma DA har Norske tog derfor opprettet en felles varslingstjeneste. Denne tjenesten kan benyttes av både ansatte og eksterne interessenter, og skal sikre en profesjonell, nøytral og uavhengig håndtering av varsler i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Varslingstjenesten skal også bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, særlig hva angår fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse.

Den enkelte arbeidstaker har en lovfestet rett til å varsle om kritikkverdige forhold. Denne retten gjelder også for innleide arbeidstakere og konsulenter. Det er ønskelig, men ikke et krav, at varslingstjenesten bare skal benyttes når det foreligger særskilt kritikkverdige forhold. Med kritikkverdige forhold menes ulovlige forhold, brudd på alminnelige etiske normer og brudd på interne retningslinjer.

Varsling bør primært skje til nærmeste overordnede leder, eventuelt via verneombud eller tillitsvalgt. Hvis dette ikke er mulig eller hensiktsmessig, kan varsling skje direkte til virksomhetens kontaktperson for varsling, som er Kvale Advokatfirma DA. Varsling kan skje muntlig eller ved skriftlig henvendelse. En anonym varslingskanal er tilgjengelig på Norske togs nettsider.

Administrerende direktør er ansvarlig for å kontakte styret direkte med informasjon dersom selskapet mottar et varsel. Dersom varslingen gjelder administrerende direktør, er den som mottar varselet ansvarlig for å videreformidle informasjon om dette til styreleder.

Hvis Norske tog har forårsaket eller bidratt til negative påvirkninger skal selskapet, i henhold til rutine for gjenoppretting, sørge for at skaden gjenopprettes eller at det gis erstatning der det er påkrevd.

I 2024 ble ingen varsler rapportert inn.

6.5 S1-4 Tiltak mot negative påvirkninger

Norske tog baserer sine tiltak på innsikt fra engasjementsundersøkelser, medarbeidersamtaler, en-til-en samtaler med HR og registrert risiko i risikoportalen. Gjennomført dobbelt vesentlighetsanalyse har også gitt ytterligere innsikt i områder som burde prioriteres for å styrke de ansattes arbeidsvilkår. Selskapets etiske retningslinjer setter føringer for hvordan arbeidet i Norske tog skal utføres for å ikke skape negative påvirkninger på ansatte eller øvrige parter selskapet samarbeider med. De etiske retningslinjene omfatter også etterlevelse av arbeidsmiljøbestemmelse og personvern.

Norske tog har en særskilt satsing på kompetansehevende tiltak og vet at et solid fagmiljø på tog og jernbaneteknisk kompetanse, er viktig for å gjøre selskapet til en attraktiv arbeidsplass. Integrasjon av bærekraftsrelatert kompetanse bidrar også til at tog fortsetter å være et konkurransedyktig alternativ, med en påvirkning på klima og miljø som relativt sett er bedre enn andre transportformer. I 2025 vil det være fokus på å forbedre kompetanse innen bærekraft, IT og vedlikehold, i tråd med Norske togs strategiske satsninger på disse områdene.

Norske tog har siden 2021 arrangert Togakademiet for å skape erfaringsdeling og læring på tvers av organisasjonen. Togakademiet gjennomføres som et digitalt fredagsmøte der alle medarbeidere oppfordres til å delta. Flere eksterne eksperter og aktører fra jernbanesektoren har holdt innlegg på Togakademiet, og i økende grad benyttes kanalen nå også av interne ressurser for å dele innsikt eller erfaringer fra spesifikke prosjekter eller fagområder. I 2024 har temaene blant annet inkludert teori rundt tog fra akademia, gjenvinning av kjøretøy, internasjonale erfaringer med bruk av smart teknologi for vedlikehold, klima- og miljø, samt inkludering og mangfold. Norske tog vil videreføre Togakademiet i 2025 og fortsette å utnytte denne arenaen for kontinuerlig kompetanseheving i selskapet. Det vil videre bli utarbeidet en kompetansehevingsplan innen jernbanefaget.

I 2024 har Norske tog arrangert kurs for egne ansatte i prosjektledelse og presentasjonsteknikk, samt mellomlederkurs. Disse kursene vil fortsette i 2025 etter behov. Daglig leder har deltatt på bærekraftsakademiets seminar for styre og ledelse, og tre ansatte har deltatt på bærekraftsakademiets fulle kursrekke i 2024. Norske tog har også etablert en intern bærekraftsgruppe som gjennom året har fokusert på kompetanseheving innen sirkulær økonomi og klimagassutslipp, i tillegg til CSRD.

Norske tog jobber aktivt for å øke samarbeid og kompetansedeling i sektoren. I den forbindelse har selskapet hatt en ansatt på hospitering hos Samferdselsdepartementet i 2024. For 2025 og årene fremover er det utviklet et opplæringsprogram innen jernbaneteknikk i samarbeid med Imperial College London. Dette programmet vil heve den interne kompetansen i Norske tog, samtidig som det åpner for samarbeid med andre selskaper i jernbanesektoren, for å styrke erfaringsdeling og kunnskapsoverføring. Norske tog vil jobbe for å inkludere leverandører, operatører og vedlikeholdere i dette programmet.

De fleste ressursene som settes av til arbeid med håndtering av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til egen arbeidsstyrke, er løpende budsjetter knyttet til faste oppgaver. Norske tog har en HR-rådgiver i 100% stilling som jobber spesifikt med arbeidsrelaterte tema. I tillegg har ledere med personalansvar spesifikke oppgaver knyttet til oppfølging av medarbeidere i avdeling og/eller seksjon. Tillitsvalgte, hovedverneombud og ansattrepresentanter i AMU får også nødvendig med tid til å skjøtte sine verv i tråd med den kollektive tariffavtalen.

6.6 S1-5 Mål

Norske tog har et strategisk mål om å ha kompetente og fornøyde medarbeidere. Dette målet inkluderer også å fremme mangfold og inkludering, da en mangfoldig arbeidsstyrke bidrar til en variert kompetanse og perspektiver som styrker både arbeids- og læringsmiljøet i selskapet. Norske tog følger opp selskapets strategiske målsetting gjennom måling av medarbeidertilfredshet, som gjøres gjennom en årlig medarbeiderundersøkelse. Indikatoren «arbeidsglede» ble målt til 80, noe som er en økning på 1 fra 2023 og 2 fra 2022. Denne scoren vurderes som høy når den er over 75, og det er på dette nivået Norske tog har mål om å ligge[4] . Norske tog har sett spesifikt på flere scorede undertemaer og diskutert resultater og tiltak fra seksjonsnivå til selskapsnivå for å opprettholde det høye nivået.

Norske tog har definert ovennevnte mål som følge av strategiprosesser hvor vesentlige IROer har inngått i beslutningsgrunnlaget. Selskapets styrende dokumenter som understøtter realisering av strategien påvirkes også av nasjonale føringer. Dette kommer blant annet til uttrykk i eierskapsmeldingen, som angir forventninger om at statlig eide selskaper setter mål og tiltak for å fremme og utløse verdien av økt mangfold, likestilling og inkludering. Eierskapsmeldingen forventer også at selskap arbeider planmessig med utvikling og rekruttering av medarbeidere i tråd med selskapets mål og strategier.

Norske togs ansatte involveres i den årlige strategisamlingen og i øvrige prosesser hvor målsettinger diskuteres og etableres.

[4] I medarbeiderundersøkelsen vurderes ulike utsagn på en skala mellom 1-10. Norske tog har et mål om at gjennomsnittscoren blir 7.5, derav på et nivå lik 75 eller over.

6.7 S1-6 Informasjon om virksomhetens ansatte

*Tabell 25: Antall ansatte fordelt på kjønn og kontraktstype**

Kontraktstype	Kvinner	Menn	Annet
Fast ansatte	21	43	-
Midlertidig ansatte	0	1	-
Ansatte uten garanterte timer	0	2	-
Totalt antall ansatte	**21**	**46**	-

**Tabellen viser antall ansatte per 31.12.2024. Flesteparten av Norske togs ansatte jobber 100%, med unntak av en person som har 80% stilling og to ansatte med vikarkontrakt som jobber ved behov.*

I 2024 har en medarbeider gått av med pensjon, og en sluttet etter eget ønske. Norske togs turnover-rate er derfor 2,9%.

6.8 S1-7 Ikke-ansatte i egen arbeids-styrkes karakteristikker

Norske tog har en innleid vikar for å dekke en langtidssykemelding, og bruker konsulenter for å dekke for egne ansatte som er i permisjon, i sykemelding eller som er satt til andre arbeidsoppgaver. Disse, samt vikarer regnes som ikke-ansatte i Norske tog. I løpet av året er det også et varierende antall konsulenter som bidrar i ulike prosjekter, eller der hvor arbeidet som utføres, eller kompetansen som trengs er av midlertidig karakter. Selskapet har også anskaffet kantinetjenester og renhold gjennom eksterne leverandører. Disse gruppene ansees som arbeidere i leverandørkjeden. Det foreligger ikke nøyaktig data for hvor mange ulike ansatte som jobber hos Norske tog til enhver tid gjennom året, men for 2024 tilsvarte bruken 28,8 årsverk.

6.9 S1-8 Felles forhandlingsevne og sosial dialog

I Norske tog er alle ansatte – 100% – omfattet av kollektive tariffavtaler. Flere ansatte er også fagforeningsorganisert og Norske tog har etablerte arenaer for dialog mellom et utvalg av fagforeningene.

6.10 S1-11 Sosial beskyttelse

Alle ansatte er dekket av Norske togs forsikringsordninger og selskapet dekker også full lønn ved sykdom og foreldrepermisjon. Øvrige områder hvor sosialstønad er aktuelt reguleres og dekkes gjennom offentlige ordninger. Dette gjelder eksempelvis yrkesskader, sykdom eller om en arbeidstaker blir uør.

6.11 S1-13 Opplæring og kompetanseutvikling

Tabell 26: Prosentandel av ansatte som deltok i regelmessige prestasjons- og karriereutviklingsvurderinger

	Kvinner	Menn
Medarbeidersamtaler	100 %	100 %

Alle selskapets ansatte har årlig to faste medarbeidersamtaler med nærmeste leder. I disse samtalene skal det, i samråd med lederen, blant annet fylles ut en utviklingsplan. Hovedsamtalen skal foregå i løpet av første kvartal, mens halvårssamtalen skal skje i løpet av tredje kvartal.

Tilbakemeldingen fra de ansatte gjennom årlige medarbeiderundersøkelser og medarbeidersamtaler er at det er stort rom for faglig og personlig utvikling i Norske tog.

6.12 S1-14 HMS

Alle ansatte i Norske tog er dekket av selskapets HMS-system.

Selskapet opplevde ingen dødsfall hos egne ansatte i 2024, og ingen ansatte har vært borte fra jobb grunnet arbeidsrelaterte skader eller uhelse. Det har vært én arbeidsrelatert ulykke, og ulykkesfrekvensen er 7,7 ulykker per 1.000.000 timer arbeidet.

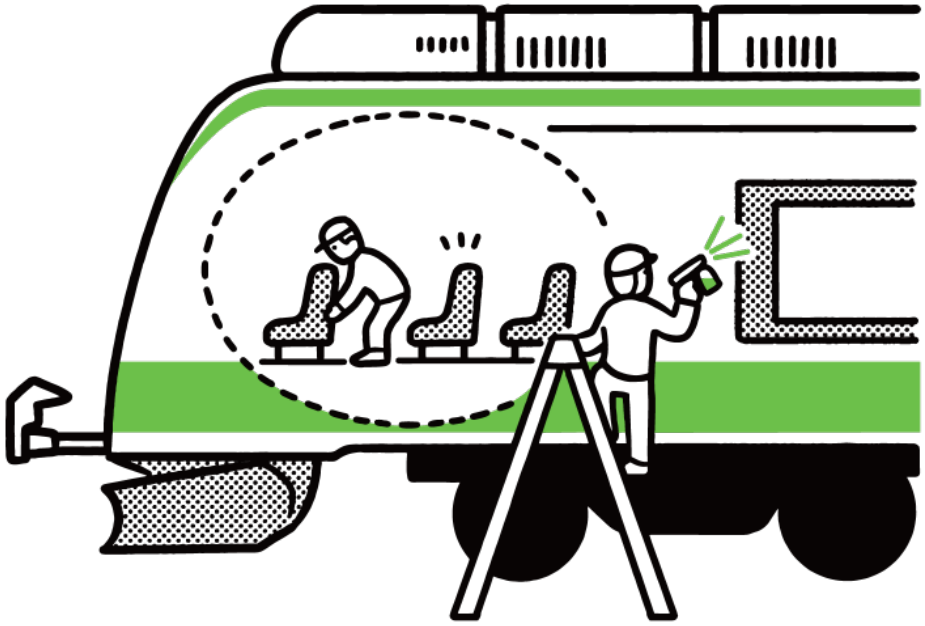
6.13 S1-15 Balanse mellom arbeid og privatliv

I løpet av 2024 var 3% menn og 4% kvinner berettiget foreldrepermisjon i Norske tog, og alle benyttet seg av denne.

6.14 S1-17 Hendelser, klager og påvirkning på menneskerettigheter

Norske tog har ikke hatt noen innrapporterte saker i 2024.

7 ESRS S2
Arbeidere i verdikjeden



ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

7.1 ESRS S2 og SBM-3 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres interaksjon med forretningsmodell og strategi

Norske tog har identifisert to vesentlige påvirkninger knyttet til arbeidere i verdikjeden for årets rapport. Den ene er selskapets potensielle påvirkning på arbeidere i verdikjeden, grunnet iboende risiko ved at noe produksjon av materialer og togkomponenter foregår i utviklingsland hvor beskyttelsen av menneske- og arbeidstakerrettigheter er svak. Den andre er en faktisk negativ påvirkning i verdikjeden som oppsto akutt da en lokfører omkom på arbeid i oktober 2024, da et steinras i togsporet gjorde at et tog sporet av på Nordlandsbanen. Dødsfallet skjedde på et tog utleid av Norske tog til SJ Norge.

Norske tog er kjent med at det er høy iboende risiko for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter, primært knyttet til innsatsfaktorene som inngår i produksjon av tog. Råvarer som metaller og mineraler og arbeidet med å utvinne disse preges av dårlige arbeidsforhold. Hoveddelen av togmateriell og komponenter produseres i Europa, og Norske tog vurderer både utransparens og risiko for menneskerettighetsbrudd for å være større lenger opp i verdikjeden.

Norske togs negative påvirkning på arbeidere i verdikjeden ligger i hovedsak i virksomhetens oppstrøms verdikjede, da den primært angår arbeidere hos leverandørenes produsenter. Denne påvirkningen anses som systematisk fordi den er knyttet til en generell utfordring med tilfeller av tvangs- og barnearbeid i områder hvor menneske- og arbeidstakerrettighetene er svakt beskyttet. Risikoen for tvangs- og barnearbeid, samt andre menneskerettighetsbrudd knyttet til arbeidstid, dårlige HMS-forhold og lave lønninger, er særlig til stede i land som Kina. Norske tog har også derfor særskilt oppfølging av eksempelvis batteriproduksjon på grunn av potensielt innhold av konfliktmineraler og iboende risiko for menneskerettighetsbrudd i verdikjeden.

Utover de systematiske utfordringene knyttet til beskyttelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter i produksjon av tog, forekom det en jernbaneulykke på Nordlandsbanen i oktober 2024 hvor en lokomotivfører ansatt i SJ Norge omkom. Se rapportering på tiltak under for ytterligere informasjon om Norske togs håndtering av ulykken.

7.2 S2-1 Retningslinjer for arbeidere i verdikjeden

Norske tog har flere retningslinjer som styrer arbeidet med å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden. Selskapet jobber for å sikre ansvarlighet i virksomheten og leverandørkjeden, og gjør aktsomhetsvurderinger i tråd med *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter*, samt *OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper*. Norske tog har også tett dialog med Etisk handel Norge for å forbedre selskapets arbeid med, og rapportering på, aktsomhetsvurderinger og forretningspraksis.

Norske togs *Etiske retningslinjer for leverandører* og *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* utgjør de mest sentrale styringsdokumentene for arbeidet med å håndtere potensielle negative påvirkninger knyttet til arbeidere i verdikjeden.

Etiske retningslinjer for leverandører

Norske togs *Etiske retningslinjer for leverandører* skal sikre at alle leverandører av varer og tjenester er bevisst på, og forpliktet av, Norske togs prinsipper for etisk og ansvarlig atferd. Dette innebærer at leverandører opptrer i tråd med *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter*, *ILOs kjernekonvensjoner for anstendige arbeidsforhold* og *OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv.* Retningslinjene krever blant annet at alle leverandører avstår fra barne- og tvangsarbeid, samt diskriminering på grunn av kjønn, rase, seksuell legning og politisk standpunkt. Norske tog har også oppdatert retningslinjene til å omfatte krav til aktsomhetsvurderinger i henhold til OECDs metode og hensyn til dyrevelferd.

Retningslinjen inngår som et vilkår i alle kontrakter, og gir Norske tog rett til å kontrollere etterlevelse, både hos leverandører og underleverandører, herunder gjennom stedlige kontroller. Videre er det lagt inn dagbøter ved brudd på etiske retningslinjer, noe som gir Norske tog et større handlingsrom til å aktivt forbedre kritikkverdige forhold. Juridisk avdeling utarbeider og følger opp retningslinjene.

Beredskapsplan og sikkerhetskrav

I jernbanesystemet stilles det flere strenge tekniske sikkerhetskrav til materiell, infrastruktur og aktivitet på jernbanens område. Selskapene har ulike ansvarsområder innen forebygging, varsling og koordinering i akuttfasen. For eksempel har Bane NOR ansvar for sikring av infrastruktur, tilrettelegging for redningsinnsats og iverksetting av tiltak for å redusere konsekvenser for omgivelser i akuttfasen, mens operatører blant annet har ansvar for å ivareta ansatte og passasjerer om bord på tog. Norske togs oppgave innen forebygging er å sikre ivaretagelse av alle myndighetskrav for kjøretøy, fra European Railway Authorisation (ERA) og Statens jernbanetilsyn (SJT), herunder *Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet* (TSI), samt øvrige norske myndighetskrav. Dette er integrert i løpende prosesser knyttet til kjernevirksomheten til Norske tog.

Beredskapsplanen til Norske tog skal sikre ivaretagelse i tilfelle sentrale omfattende hendelser, lokale beredskapssituasjoner eller hendelser, uønskede hendelser, avvik, svikt i drift eller infrastruktur og «nesten-ulykker». Norske togs *Beredskapsplan* inkluderer ansvar og rutiner for selskapet i en beredskapssituasjon, og er en integrert del av virksomhetens sikkerhetsstyring.

Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis

Retningslinjene for ansvarlig forretningspraksis inkluderer selskapets forpliktelser knyttet til et bredt spekter av temaer, herunder menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter. Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er blant annet nedfelt i denne retningslinjen, støttet opp av en intern prosessbeskrivelse for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger. Selskapets rutine for gjenoppretting er også nedfelt i retningslinjen for ansvarlig forretningspraksis. Der Norske togs aktiviteter forårsaker eller medvirker til negativ påvirkning på mennesker, miljø eller dyr, skal selskapet søke å stanse aktiviteten og gjenopprette skaden. Denne rutinen er en integrert del av selskapets virksomhetsstyring. Rutinen er utviklet av økonomi- og administrasjonsavdelingen i samarbeid med juridisk avdeling og godkjent av ledelsen og styret i Norske tog.

Økonomi- og administrasjonsavdelingen er ansvarlig for oppfølging av ovennevnte retningslinjer. Retningslinjene gjelder alle leverandører, underleverandører, samarbeidspartnere og Norske togs egne virksomhet.

7.3 S2-2 Prosess for interaksjon med arbeidere i verdikjeden

Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog. I henhold til selskapets prosjektmodell er prosjektleder ansvarlig for at det gjennomføres dialog med Norske togs leverandører og underleverandører. For strategiske prosjekter gjennomføres oppfølgingsmøter kvartalsvis, og ved behov hyppigere, vedrørende bærekraft og aktsomhetsvurderinger, primært knyttet til åpenhetsloven. I møtene fokuseres det på funn med høy risiko og det prioriteres tiltak for kommende periode. Dette gjør at Norske tog kan ha en dialog om leverandørenes identifiserte tiltak, etterspørre informasjon rundt arbeidet til leverandør og evaluere nytteverdien av tiltakene. Det arbeides

med videreutvikling av revisjonsprosesser for en robust oppfølgning av leverandører også innenfor bærekraftsområdet, herunder ivaretagelse av menneskerettigheter i henhold til FN- og ILO-konvensjoner samt nasjonalt regelverk.

Norske tog har ikke hatt kontakt med berørte parter forbi førsteleddsleverandører i 2024. Kontakten skjer med leverandørene, og ikke direkte med arbeidere i verdikjeden. Det arbeides kontinuerlig med å etablere en felles forståelse av risikobildet i kontraktene sammen med selskapets leverandører, og Norske tog gjennomfører også revisjoner for å utvide selskapets mulighet til å avdekke negative påvirkninger på arbeidere i verdikjeden.

7.4 S2-3 Prosess for å avhjelpe negative påvirkninger

Norske togs rutine for gjenoppretting er en integrert del av virksomhetsstyringen og inngår som en viktig del av selskapets retningslinje for ansvarlig forretningspraksis. I situasjoner hvor en av Norske togs leverandører er ansvarlig for negativ påvirkning eller skade, er leverandøren også ansvarlig for gjenoppretting. Norske tog bruker sin innflytelse for å sikre at den ansvarlige part arbeider for å redusere risikoen for at den negative påvirkningen vedvarer eller oppstår i sin virksomhet eller gjennom kontrakter. Juridisk avdeling i Norske tog er ansvarlig for at selskapets leverandører og sørger for gjenoppretting i disse situasjonene. Hvis Norske tog selv har forårsaket brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold er administrerende direktør ansvarlig for at gjenopprettingstiltak iverksettes. Tiltakene utarbeides sammen med interessenter og effekten vurderes og kommuniseres til berørte parter.

For å kunne sikre gjenopprettelse der det er nødvendig, er Norske tog avhengig av å innhente eller få informasjon om kritikkverdige forhold. Slike forhold kan varsles direkte til Norske tog eller gjennom en ekstern varslingskanal administrert av Kvale Advokatfirma DA. Varslingskanalen kan benyttes av både ansatte og eksterne interessenter. Tjenesten skal sikre en profesjonell, nøytral og uavhengig håndtering av varsler i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Varslingstjenesten skal videre bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, særlig hva angår fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse. Eventuelle varsler som mottas inkluderes i selskapets risikovurderinger og vurdering av negativ påvirkning.

For å sørge for at varslingskanalen er kjent og tilgjengelig for berørte parter, har Norske tog oversatt den til engelsk, tysk og fransk, i tillegg til norsk. Informasjon om varslingskanalen har blitt delt med Alstom og Stadler, med avtale om at den deles med deres ansatte som er involvert i produksjon av tog til Norske tog.

7.5 S2-4 Tiltak mot negative påvirkninger

Generelle tiltak

Norske togs arbeid består i all hovedsak av anskaffelsesprosjekter, og selskapet har vurdert det som hensiktsmessig å utarbeide et risikovurderingsverktøy med tilhørende prosess, for å identifisere og prioritere vesentlig risiko i hvert enkelt prosjekt. Risikokartleggingen utføres deretter videre i prosjektene med leverandørenes tilpassede verktøy. På denne måten etterstreber Norske tog å gjennomføre aktsomhetsvurderinger på prosjektnivå i tråd med *OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger*.

Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger fungerer som et gjennomgående tiltak for året, og arbeidet som legges ned i dette er førende for øvrige tiltak som iverksettes. Norske togs oppfølging av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger er per nå, sammen med risikoreduserende krav og risikovurderinger i kontraktsprosesser, de viktigste tiltakene for å jobbe mot risiko for arbeidere lenger opp i verdikjeden. Dialogen med Stadler og Alstom skaper grunnlag for utvikling, og Norske tog bruker denne muligheten til å drive frem modenhet for arbeidet med aktsomhetsvurderinger hos leverandørene. I 2024 har selskapet også innarbeidet en formell evaluering av arbeidet med aktsomhetsvurderinger i årshjulet for bærekraft.

I anskaffelsesprosjekter gjennomfører Norske tog en risikovurdering basert på iboende og annen eventuell kjent risiko. For prosjekter over 1 MRD NOK utføres bakgrunnsundersøkelsen *Integrity Due Diligence* (IDD). Undersøkelsen tar for seg risiko knyttet til etikk og integritet hos leverandør og omfatter også eventuelle funn knyttet til anstendig arbeid og menneskerettigheter. I tillegg gjøres det for disse prosjektene en innledende risikovurdering av Norske tog og en leverandørspesifikk risikovurdering, sammen med valgte leverandør etter kontraktsignering. Hvorvidt det iverksettes IDD for prosjekter under 1 MRD NOK avhenger av en konkret vurdering av iboende og kjent risiko for hvert enkelt prosjekt.

Både Alstom og Stadler tilstreber å gjøre aktsomhetsvurderinger i henhold til *OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper*, og Norske tog har sett forbedringer i leverandørenes arbeid med aktsomhetsvurderinger de siste årene. Norske tog mottar redegjørelse i henhold til åpenhetsloven fra Stadler og Alstom hvert år og har gjennomført revisjon hos Stadler i 2024. Den planlagte revisjonen hos Alstom ble utsatt og vil gjennomføres i 2025. Norske tog

har ikke avdekket brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden i 2024.

I 2024 har Norske tog sett positive effekter av selskapets deltakelse i Etisk handels batterigruppe. I forlengelse av Norske togs deltakelse i batterigruppen har selskapet blitt enig med Stadler om å gjennomføre nærmere analyser av sine batterileverandører i 2025.

Bransjesamarbeid gir stor verdi og i 2024 deltok Norske tog i erfaringsoverføring mellom nordiske baneaktører.

Resultater fra oppfølging av leverandørenes aktsomhetsvurderinger

Stadler
Stadler rapporterer til Norske tog om sitt arbeid med aktsomhetsvurderinger kvartalsvis, og prekære saker adresseres i prosjektets månedlige rapportering. I disse rapportene gjør Stadler opp status på gjeldene prosjekt, implementerte og planlagte tiltak, samt oppfyllelse av miljøkrav. Fra Stadlers seneste rapport vet Norske tog at dybdeanalyser av et utvalg leverandører fortsatt er åpne, og at potensielle kritiske leverandører skal besvare en egenvurdering som skal godkjennes av Stadler, fulgt av en ESG-revisjon hvis egenvurderingen lar noen spørsmål stå åpne. De ferdigstilte risikoanalysene viser at det er identifisert lav risiko for de vurderte leverandørene, og Stadler bekrefter at det ikke er avdekket noen brudd på menneskerettigheter blant leverandører i relasjon til Norske tog-kontrakten. I 2024 ble 224 nye leverandører vurdert i Stadler sitt risikovurderingsverktøy. Av disse ble 23 leverandører avslått før kontraktsinngåelse på bakgrunn av resultatet fra innledende risikovurdering. Stadler screener alle leverandører tidlig i deres risikoverktøy, noe som gjør at Stadler tidlig kan iverksette tiltak og velge leverandører med en lav risikoprofil.

Norske tog har identifisert en iboende risiko for arbeidere i verdikjeden ved stål- og aluminiumsproduksjon. Stadler bruker generelt produsenter de har lang erfaring med innen stål og aluminium, som de jevnlig reviderer og utfører revisjon for. Nye leverandører blir screenet i risikovurderingsverktøyet likt som for alle andre leverandører. Norske tog har videre identifisert iboende risiko for konfliktmineraler i verdikjeden. Stadler undersøker hver underleverandør for hvordan de adresserer risikoen for dette.

Alstom
Alstoms aktsomhetsvurderinger og rapportering på disse til Norske tog innebærer oppdatering av et risikoverktøy for å vurdere og evaluere potensielle risikoer for negativ påvirkning. I 2024 har Alstom vurdert 80 underleverandører tilknyttet Norske togs anskaffelser i forbindelse med sine aktsomhetsvurderinger. Kartleggingen har avdekket risiko for negativ påvirkning, som videre oppsummeres for de ulike tre anskaffelsene hvor Alstom er Norske togs hovedleverandør:

ERTMS-prosjektet:
36 leverandører har blitt vurdert. Fire risikokategorier ble prioritert for videre oppfølging.

- To risikokategorier er klassifisert som middels-høy risiko og middels-lav risiko, begge grunnet iboende risiko ved produksjon av elektroniske komponenter. Dette inkluderer potensielle helse-, miljø- og sikkerhetspåvirkninger relatert til farlig utstyr, arbeidspraksis og farlige stoffer, i tillegg til lange arbeidstimer.

- To andre risikokategorier er klassifisert som middels-lav risiko. Den ene er knyttet til iboende risiko for ulykker og eksponering for farlige stoffer knyttet til salg av maskiner. Den andre er knyttet til produksjon av elektroniske komponenter, med potensielle sikkerhetsproblemer relatert til farlig utstyr, arbeidspraksis og farlige stoffer i tillegg til lange arbeidsdager.

MLU72-prosjektet:
Tolv leverandører har blitt vurdert, og to risikokategorier er prioritert for videre oppfølging. Undersøkelser pågår fortsatt.

- Den første kategorien er klassifisert som middels-høy risiko for potensielle negative påvirkninger knyttet til HMS, potensiell eksponering for farlige kjemikalier og tungmetaller i maling.

- Den andre kategorien er klassifisert som middels-lav risiko for potensielle helse-, miljø- og sikkerhetspåvirkninger relatert til farlig utstyr, arbeidspraksis og farlige stoffer knyttet til produksjon av elektroniske komponenter.

Det er besluttet revisjon av en leverandør i 2025 da undersøkelser avdekket særlig høy risiko for brudd.

N05/N06-prosjektet:
32 leverandører har blitt vurdert, og seks risikoer er prioritert for videre oppfølging, hvorav to fortsatt følges opp med videre undersøkelser:

- Høy-risiko er identifisert grunnet menneskerettighets-risikoer og iboende risiko knyttet til arbeidsforhold på grunn av geografisk plassering av leverandører.

- Middels-høy risiko er knyttet til potensielle helse-, miljø- og sikkerhetsproblemer relatert til farlig utstyr, arbeidspraksis og farlige stoffer i produksjonen av togkomponenter.

- To ulike middels-lav risikokategorier er identifisert. Den ene er knyttet til behandling og belegg av metaller, og den andre til produksjon av elektrisk belysningsmateriell. Risikoene er relatert til eksponering for tungmetaller og kjemikalier.

Det er besluttet revisjon av en leverandør grunnet manglende samarbeidsvilje i risikovurdering- og informasjonsinnhentingsprosessen.

Alstom har jobbet systematisk med å ettergå og undersøke risikoene for brudd på ansvarlig forretningspraksis i henhold til *OECDs veileder* for flernasjonale selskaper. Arbeidet vil fortsette i 2025 med kvartalsvis rapportering til Norske tog. Norske tog opplever at Alstom samarbeider godt og tar nødvendige skritt for å redusere identifiserte risikoer for negativ påvirkning.

Alstom ble i februar 2020 lagt til på FNs liste over selskaper med aktiviteter på okkupert palestinsk territorium. Norske tog har forespurt Alstom risikovurderinger knyttet til deres tilstedeværelse gjennom aktiviteter i området Israel/Palestina. Alstom har i 2024 og 2025 formidlet at det ikke har vært aktiviteter innen eller relatert til israelske bosettinger i okkuperte palestinske områder, og har i 2024 forespurt å bli tatt av FNs liste. Norske tog vil fortsette å følge opp Alstoms aktiviteter i regionen og gjøre jevnlige vurderinger av hvorvidt selskaper som deltar i leveranser til Norske tog har aktiviteter på okkupert palestinsk territorium eller i Israel.

Ulykken på Nordlandsbanen

Ulykken på Nordlandsbanen i oktober utløste beredskapsplan i Norske tog. Det ble etablert krisestab i de involverte selskapene, og styret i Norske tog og Samferdselsdepartementet ble varslet i tråd med rutiner for beredskap i Norske tog. Oppgaver ble fordelt i Norske togs krisestab og det var et koordinert samarbeid mellom blant annet SJ, Mantena og Bane NOR for å håndtere situasjonen. Norske tog bidro blant annet med data knyttet til togene, samarbeidet om og deltok i befaring rundt skadestedet og i å vurdere skadeomfang. SJ Norge hadde ansvar for ivaretagelse av ansatte i SJ, passasjerer og pårørende etter ulykken. Det er igangsatt en evaluering i Norske tog, for å innhente erfaringer som vil styrke selskapets beredskapsrutiner ytterligere. Granskningsrapport av Statens havarikommisjon er ved ferdigstilling av denne årsrapporten ikke utgitt, og oppfølging av ulykken foregår fremdeles.

7.6 S2-5 Mål for arbeidere i verdikjeden

Norske tog har definerte mål i bærekraftstrategien som gir retning i arbeidet med leverandørkjeden.

Mål: Norske tog skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter.

Status: Norske tog definerer konkrete føringer for selskapets prosjekter i anskaffelsesfasen gjennom kontrakter. Disse føringene legger grunnlaget for hvordan Norske tog kan følge opp ulike forhold i verdikjeden, med et særlig fokus på leverandørenes ESG-relaterte risikostyring. Kontraktskravene er nærmere beskrevet i kapittel 8 «ESRS G1 Forretningsskikk».

Mål: Norske tog skal sikre etterlevelse av kontraktskrav.

Status: Norske tog har i 2024 gjennomført jevnlige møter med leverandører for å diskutere identifiserte risikoer i verdikjeden. For å sikre at selskapets leverandører etterlever Norske togs kontraktkrav, har det vært viktig å følge opp leverandørenes eget arbeid med aktsomhetsvurderinger for å sikre at de jobber i henhold til *OECD sine retningslinjer for ansvarlig næringsliv*.

Gjennom leverandørdialogen har Norske tog fremhevet betydningen av å jobbe i henhold til prioritert risiko basert på overordnede risikovurderinger for selskapene. Det er identifisert at denne metodiske tilnærmingen har hatt forbedringspotensiale hos leverandørene. Norske tog vurderer det til at leverandørene har styrket sitt arbeid og nå jobber mer i tråd med OECDs retningslinjer i enn tidligere.

I 2025 vil Norske tog jobbe for å oppnå økt transparens i verdikjeden. Det vil bli vurdert metoder for interessentdialog med «stille» interessenter relatert til iboende risiko i verdikjeden. Det vil bli arbeidet med å innhente data som kan bidra til at Norske tog i større grad kan prioritere tiltak rettet mot verdikjeden. En tydeligere prioritering av risiko vil også gjøre det mulig for selskapet å sette mer spesifikke mål.

Når det gjelder transportsikkerhet er nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken grunnlaget for alt transportsikkerhetsarbeid i Norge. Visjonen er en etisk veiviser og en retningslinje for arbeidet med transportsikkerhet.

8 ESRS G1
Forretningsskikk

ILLUSTRASJON: RYO KANEYASU

8.1 G1-1 Retningslinjer for forretningsatferd og bedriftskultur / G1-3 Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser

Norske togs arbeid med forretningsskikk styres av selskapets retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis, etiske retningslinjer og etiske retningslinjer for leverandører.

Retningslinjene som omhandler anti-korrupsjon og anti-bestikkelser er overordnet i samsvar med, og refererer til *FN-konvensjonen om korrupsjon*. For å sikre oppfølging og operasjonalisering av retningslinjene, må alle ansatte i Norske tog signere interne etiske retningslinjer, retningslinjer for leverandører inkluderes i alle kontrakter selskapet inngår, og retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis oppdateres og godkjennes årlig av styret.

Norske tog benytter retningslinjene som et sentralt verktøy for å etablere, fremme, promotere og evaluere selskapets bedriftskultur. Selskapet har interne prosedyrer og systemer for avviks- og risikoregistrering, og de ansatte blir regelmessig minnet på å følge korrekt praksis og arbeide i tråd med interne retningslinjer. Avdelingene har ansvar for retningslinjene til sine spesifikke fagområder, og sikrer at disse oppdateres ved behov.

Norske togs bedriftskultur evalueres årlig indirekte gjennom overordnede risikovurderinger som risiko- og sårbarhetsanalyse og dobbel vesentlighetsanalyse, samt gjennom ledelsens og styrets gjennomgang av prosjektrisiko og eventuelle avvik. Internrevisjon for ulike tema gjennomføres årlig, og Norske togs systemer for internkontroll ble revidert i 2024. Anbefalinger fra internrevisor følges opp med tiltak for å styrke selskapets internkontroll på bakgrunn av samfunnsoppdraget og eventuelle konsekvenser for selskapet ved inntrufne negative hendelser. Tiltak er identifisert og igangsatt.

Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis

Norske togs *Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis* skal sikre ansvarlige og verdige forhold i alle deler av selskapets verdikjede. De adresserer sentrale tema som ansvarlige innkjøp, antikorrupsjon, hvitvasking, krav til leverandører og varsling om kritikkverdige forhold. Retningslinjene krever at Norske tog gjennom anskaffelsesprosesser

styrker leverandørenes forutsetninger for å levere på krav til bærekraft. Videre stadfester de en nulltoleranse for enhver form for korrupsjon, og understreker viktigheten av å sikre tilstrekkelige rutiner og prosesser for å unngå korrupsjon både internt og i leverandørkjeden. Retningslinjene formidler også Norske togs arbeid for å sikre en velfungerende varslingstjeneste som kan brukes uten frykt for gjengjeldelser. Retningslinjene bygger på internasjonale rammeverk som *Verdenserklæringen om menneskerettigheter*, *Den internasjonale arbeidsorganisasjonens* (ILO) *erklæringer om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet*, *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP), OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper* og *FNs bærekraftsmål.*

Etiske retningslinjer for ansatte

Norske togs *Etiske retningslinje*r gjelder hele selskapets arbeidsstyrke og skal sikre profesjonell opptreden på et høyt etisk nivå. De oppdateres ved behov, sendes ut årlig og må signeres av alle ansatte. Retningslinjene adresserer leverandørforbindelser, anti-korrupsjon, dyrevelferd, varsling, oppfølging og sanksjoner. Det stilles krav til at leverandører skal behandles upartisk og rettferdig, samt at Norske togs medarbeidere ikke skal misbruke sin stilling for å oppnå fordeler hos leverandører. Her dekkes også selskapets nulltoleranse for korrupsjon, og det fremkommer at medarbeidere ikke kan akseptere gaver eller andre fordeler som kan føre til svekket integritet. Retningslinjene angir videre at Norske tog skal fremme dyrevelferd og respekt for dyr gjennom sitt arbeid.

Etiske retningslinjer for leverandører

Etiske retningslinjer for leverandører inngår i alle Norske togs avtaler, og skal sikre at krav til etisk forretningsskikk følges opp i verdikjeden. Norske togs leverandører har ansvar for å orientere sine ansatte og underleverandører om retningslinjenes relevante innhold. Retningslinjene omhandler blant annet anti-korrupsjon, bestikkelser, hvitvasking, forretningsetikk og dyrevelferd. De stiller krav til at operatørene skal opptre i henhold til relevant lokal lovgivning, samtidig som de skal arbeide aktivt for å unngå korrupsjon, bestikkelser og hvitvasking. Videre skal leverandører aktivt følge opp dyrevelferd, blant annet gjennom egne risikokartlegginger for negativ påvirkning på dyr, samt å stanse, forebygge og redusere slik påvirkning. Retningslinjene er omforent med internasjonale rammeverk som *FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP), ILO-konvensjoner* og *OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv.*

Varslingskanal og -prosedyrer

Norske tog har etablert en varslingskanal som administreres av en ekstern aktør. Den ligger tilgjengelig på selskapets hjemmesider og kan brukes av både ansatte og eksterne interessenter. Varslingskanalenes formål er å avdekke ulovlig atferd eller atferd som strider mot Norske togs retningslinjer, inkludert påstander eller tilfeller av korrupsjon og bestikkelser. Varslinger håndteres profesjonelt, nøytralt, uavhengig og i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Tjenesten skal bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, med særlig fokus på fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse. I tillegg til varslingskanalen, kan bekymringer om ulovlig atferd eller atferd som strider mot Norske togs retningslinjer avdekkes gjennom medarbeidersamtaler, direkte kontakt med HR-avdelingen, oppfølgingsmøter med nærmeste leder og gjennom avviksportalen.

Avviksportalen kan benyttes til å registrere tilfeller som ikke er i samsvar med Norske togs interne rutiner eller lover og regler. Ved varsling blir ansvarlig fagdirektør satt som tiltaksansvarlig. Den som mottar varsel skal nedtegne opplysninger dersom varsel gis muntlig, og sende varsleren en kopi av nedtegnelsen. Mottaker av varslingen har ansvar for å sikre at varslingen behandles av rett person, som eksempelvis kan være HR-sjef, leder eller styreleder, avhengig av type varsel. En varsler som har valgt å oppgi sin identitet, vil bli holdt oppdatert om behandlingen av saken med mindre sakens karakter tilsier at dette er lovstridig. Når saken er ferdigbehandlet, besluttes utfallet av saken av den i selskapet som er ansvarlig for det aktuelle forholdet, og det vurderes om saken gir grunnlag for generelle tiltak i selskapet. Når beslutning er tatt, skal den som har varslet informeres om beslutningen, så fremt dette ikke er lovstridig. En beslutning kan for eksempel være at Norske tog konkluderer med at saken henlegges, at man foretar en granskning, sanksjonerer en eller flere involverte arbeidsrettslig eller politianmelder forholdet. Nevnte punkter er eksempler, og ikke en uttømmende liste over hvilke beslutninger Norske tog kan fatte. En varslingssak anses som avsluttet når varsler har mottatt hensiktsmessig tilbakemelding om utfallet av varslingssaken og dokumentasjon er arkivert og/eller slettet i henhold til personvernloven.

Trening og opplæring

Norske tog gjennomfører årlig obligatorisk opplæring for de ansatte om ansvarlig forretningspraksis. Det er nedfelt i selskapets årshjul for bærekraftsrelaterte aktiviteter. I 2024 ble det arrangert en gjennomgang for alle ansatte om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser. Norske tog vurderer risiko for korrupsjon og bestikkelser som høyest i avdelingen som er ansvarlig for materiell og kunder, gitt avdelingens

FOTO: BENJAMIN WARD

ansvar for store anskaffelser og dialog med leverandørmarkedet. Norske tog gjennomfører årlig opplæring for alle (100%) selskapets ansatte som inkluderer alle ledere, det gis også ekstra opplæring ved behov.

I 2024 gjennomførte Norske tog et oppfriskningskurs for alle ansatte i regelverket om offentlige anskaffelser og prosjektmodell i Norske tog. Kurset tok for seg bakgrunnen og formålet med regelverket, styrende dokumentasjon i Norske tog, begrepstrening og praktisk veiledning i gjennomføring av anbudsprosessen og prosjektfaser i Norske tog.

8.2 G1-2 Forbindelser til leverandører

Norske tog har få, men store, prosjekter som enten omhandler anskaffelse av nye tog eller oppgradering av tog for å opprettholde eller forlenge deres levetid. I disse prosjektene er selskapet avhengig av gode relasjoner til leverandørene. Samtidig er Norske tog opptatt av å stille tydelige krav til hvordan prosjektene skal forløpe, og hvordan leverandørene forventes å opptre.

Norske tog gjennomfører en innledende risikovurdering i alle anskaffelser, samt en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgt leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging, uavhengig av kontraktens verdi. For mindre og/eller ikke prioriterte anskaffelser gjøres det en screening av risiko og det defineres tiltak i tråd med *Direktoratet for forvaltning og økonomistyrings (DFØ) høyrisikoliste.*

Det utføres stedlige revisjoner og kontroller for tema basert på identifiserte risiko. I 2024 ble det for eksempel utført en ESG-revisjon av Stadler der det ble fokusert på bærekraftsstyring, arbeidsforhold, HMS og bærekraft i verdikjeden.

I Norske togs største kontrakter og i oppdaterte etiske retningslinjer for leverandøren for nye kontrakter[5], er det satt krav til at leverandører jobber i henhold til *OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger, den norske åpenhetsloven* og Norske togs *Risikometodikk*. Det stilles også krav om at arbeidet utføres med respekt for menneskerettigheter, i tråd med FN- og ILO-konvensjonene, samt nasjonalt regelverk.

[5] Fom 2023
[6] Hvor leverandør ikke er sertifisert vil man for enkelte anskaffelser akseptere at denne fremlegger dokumentasjon styringssystem som dekker krav i ISO sertifisering

Leverandørene forventes å ha risikostyring som en del av prosjektplanen, og Norske togs kontrakt definerer krav til hyppighet av risikovurderinger og rapportering fra leverandør. Utover spesifikke kontraktkrav dekker *Etiske retningslinjer for leverandører* Norske togs vesentlige bærekraftstema og identifisert risiko for negativ påvirkning i verdikjeden. Både kontrakt og retningslinjer er juridisk bindende og Norske tog har sanksjonsmekanismer ved brudd på disse.

Miljøforhold er også et viktig element i anskaffelser av nye tog. Norske tog krever at leverandører er miljøsertifisert etter ISO 14001 og ISO 9001 eller tilsvarende[6]. I toganskaffelser bes tilbyderne om å levere analyser av kostnader gjennom livsløpet (LCC) og foreløpige analyser av togenes livssyklus (LCA), hvor det vil forekomme vesentlige påvirkninger på miljø, samt hvordan disse påvirkningene kan håndteres og eventuelt reduseres. I anskaffelsesprosjektene krever også Norske tog at leverandører og underleverandører redegjør for hvilke materialer og komponenter togene består av, samt hvorfor de er valgt. Under prosjekt og produksjon forventes det også at leverandører dokumenterer hvordan de hensyntar eco-design. Dette innebærer vurderinger av aktivitetens fotavtrykk, levetiden på togene, effektiv ressursutnyttelse, resirkuleringsgrad og at klima- og miljøspesifikasjoner hensyntas i valg av materialer. I tillegg til kravene om eco-design i produkt og prosjekt, evaluerer og vekter Norske tog leverandørenes miljøstyringsplan for det spesifikke prosjektet. Miljøstyringsplanen forventes å tydeliggjøre roller og ansvar, samstemme med selskapets mål og retningslinjer og beskrive rutiner for risikovurdering og identifisering av tiltak for å adressere vesentlige miljøpåvirkninger.

Avhending av tog fungerer kontraktuelt slik at kjøperen (avfallshåndterer) har det fullstendige ansvaret for materiellet fra overlevering. Kjøper må kunne dokumentere at de har et miljøstyringssystem i tråd med ISO 9001 og 14001 og at virksomheten drives i henhold til gjeldende lover og regler. Avfallsbehandler må utføre en demontering av returdeler og komponenter som sikrer at de er i god stand, der Norske tog ønsker å gjenbruke komponenter. Materiellet skal avhendes på en måte som medfører reduserte avfallsmengder, redusert bruk av ressurser og redusert bruk av helse og miljøfarlige stoffer. Det skal i størst mulig grad å legges til rette for resirkulering og gjenbruk, og der det finnes skal avhendingsmanual brukes. Det rapporteres om andel av materiellet til gjenbruk, resirkulering, forbrenning og deponi.

I 2024 innførte regjeringen nye krav til vekting av klima og miljø i alle offentlige anskaffelser. Dette er nå integrert i Norske togs innkjøpsprosesser. Anskaffelser med krav i 2024 inkluderer hjelpestrømretter, teknisk rådgivning, og kommunikasjonssystem på tog. Kravet gjelder ikke anskaffelser med vurdert uvesentlig påvirkning, som utgjorde omtrent 50% av anskaffelsene i 2024.

Oslo, 6. mars 2025

Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Espen Opedal
Styremedlem

Anita Meidell
Styremedlem

Kristin Veierød
Styremedlem

Audun Lind-Eriksen
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Øystein Risan
Administrerende
direktør

Regnskap og noter

FOTO/ILLUSTRASJON: STADLER

Innhold i regnskapet

Resultat 108
Balanse 109
Kontantstrømoppstilling 110
Egenkapitalutviklingen 111
Noter for årsregnskapet 2024 112
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene 112
2. Inntektsinformasjon 118
3. Personalkostnader 119
4. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger 119
5. Andre kostnader 121
6. Finansielle poster 122
7. Pensjoner og lignende forpliktelser 122
8. Urealiserte verdiendringer 123
9. Skatter 123
10. Sikringsbokføring 125
11. Leiefordringer og andre fordringer 126
12. Derivater 127
13. Finansielle instrumenter etter kategori 128
14. Kontanter og bankinnskudd 129
15. Aksjekapital og overkurs 129
16. Lånegjeld 130
17. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler 133
18. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld 134
19. Finansiell risikostyring 135
20. Nærstående parter 138
21. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer 140
22. Betingede utfall 141
23. Hendelser etter balansedagen 141
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2024 141
APM 142
Revisors beretning 143

Resultat

	Note	År 2024	År 2023
Alle tall i TNOK			
Utleie av tog	2	1 363 283	1 442 890
Andre inntekter	2	125 126	4 561
Driftsinntekter	2	**1 488 409**	**1 447 451**
Lønn og andre personalkostnader	3	69 069	56 425
Avskrivninger og nedskrivninger	4	754 705	746 612
Andre kostnader	5	318 822	243 623
Sum driftskostnader		**1 142 596**	**1 046 660**
Driftsresultat		**345 813**	**400 791**
Finansielle poster			
Finansinntekter	6	96 753	105 617
Finanskostnader	6, 7	-280 012	-293 534
Urealiserte verdiendringer	8	-9 446	-3 956
Sum finansielle poster		**-192 705**	**-191 873**
Resultat før skattekostnad		153 108	208 918
Skattekostnad	9	33 876	46 101
Periodens resultat		**119 232**	**162 817**
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		119 232	162 817
UTVIDET RESULTAT			
Årets resultat		119 232	162 817
Poster som kan reklassifiseres over resultatet			
Sikringsbokføring-valutasikring urealisert	10	14 943	23 276
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	9	-3 287	-5 121
Sikringsbokføring-valutasikring realisert	10	10 070	20 057
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	9	-2 215	-4 413
Poster som ikke kan reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	7	-1 279	376
Skatt relatert til poster som ikke kan reklassifiseres	9	281	-82
Periodens totalresultat		**137 745**	**196 911**
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		**137 745**	**196 911**

Balanse

	Noter	31.12.2024	31.12.2023
Alle tall i TNOK			
EIENDELER			
Varige driftsmidler	4	13 462 308	13 369 982
Sum anleggsmidler		**13 462 308**	**13 369 982**
Leiefordringer og andre fordringer	11	137 226	150 677
Derivater	12, 13	18 828	19 939
Kontanter og bankinnskudd	14	932 988	367 807
Sum omløpsmidler		**1 089 043**	**538 423**
SUM EIENDELER		**14 551 351**	**13 908 405**
EGENKAPITAL OG GJELD			
Aksjekapital og overkurs	**15**	**2 400 000**	**2 400 000**
Annen opptjent egenkapital		1 312 615	1 194 381
Sikringsreserve		31 044	11 534
Sum egenkapital		**3 743 660**	**3 605 915**
Lån	16	8 323 111	8 208 444
Utsatt skatt	9	925 061	885 963
Pensjonsforpliktelser	7	2 462	1 327
Gjeld på leieavtaler	17	83 063	41 466
Sum langsiktig gjeld		**9 333 697**	**9 137 200**
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	18	169 378	196 158
Lån	12, 16	1 296 532	954 483
Derivater	12, 13	8 083	14 649
Sum kortsiktig gjeld		**1 473 993**	**1 165 289**
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		**14 551 351**	**13 908 405**

Oslo, 6. mars 2025

Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Espen Opedal
Styremedlem

Anita Meidell
Styremedlem

Kristin Veierød
Styremedlem

Audun Lind-Eriksen
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Øystein Risan
Administrerende
direktør

Kontantstrømoppstilling

	Noter	Året 2024	Året 2023
Alle tall i TNOK			
Årsresultat før skatt		153 108	208 918
Finansielle poster		198 209	162 012
Andre finansposter		22 023	39 057
Salgssum**		-506	4 061
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler**		-	-4 061
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	4	754 705	746 612
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon		-189	43
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		-8 259	-77 147
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		**1 119 090**	**1 079 496**
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler**		506	-
Kjøp av varige driftsmidler	4	-677 147	-1 949 342
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		**-676 641**	**-1 949 342**
Betalte renter obligasjonslån		-317 698	-300 662
Renteinntekter derivater*		21 259	68 373
Rentekostnad derivater*		-9 478	-
Andre finansieringsaktiviteter*		-4 059	-
Opptak av kort- og langsiktig lån	16	1 200 000	2 550 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	16	-750 000	-1 618 750
Betaling av avdrag leieforpliktelser	17	-11 520	-11 226
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		**128 504**	**687 735**
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		**570 953**	**-182 111**
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	367 807	538 207
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-5 771	11 712
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt		**932 988**	**367 807**

*Renter på derivater og andre finansieringsaktiviteter er flyttet fra operasjonelle aktiviteter til finansieringsaktiviteter. Tallene for 2023 er uendret fra årsrapporten 2023. Tilsvarende tall for 2023 ville vært 43.929 TNOK på renteinntekt og -18.916 TNOK på rentekostnad og -4.136 TNOK på andre finansieringsaktiviteter.

**Salgssum og tap/(gevinst) har blitt flyttet fra operasjonelle aktiviteter til investeringsaktiviteter i 2024.

Egenkapitalutviklingen

2024 (Alle tall i TNOK)	Note	Aksjekapital	Overkurs	Spesifikasjon sikringsreserve	Opptjent egenkapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2024		100 000	2 300 000	11 534	1 194 381	3 605 915
Periodens resultat		-	-	-	119 232	119 232
Fra utvidet resultat		-	-	19 510	-998	18 512
Ført direkte mot sikringsreserve	10	-	-	-	-	-
Egenkapital 31. desember 2024		**100 000**	**2 300 000**	**31 044**	**1 312 615**	**3 743 660**

2023 (Alle tall i TNOK)	Note	Aksjekapital	Overkurs	Spesifikasjon sikringsreserve	Opptjent egenkapital	SUM
Egenkapital 1. januar 2023		100 000	2 300 000	-21 000	1 031 270	3 410 270
Årets resultat		-	-	-	162 817	162 817
Fra utvidet resultat		-	-	33 800	294	34 094
Ført direkte mot sikringsreserve	10	-	-	-1 265	-	-1 265
Egenkapital 31. desember 2023		**100 000**	**2 300 000**	**11 534**	**1 194 381**	**3 605 915**

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av VyGruppen AS (tidligere NSB) skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Formål og virkeområdet for selskapet
Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2024 ble vedtatt av styret 6. mars 2025.

Alle tall i rapporten er oppgitt i TNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen
Selskapsregnskapet til Norske tog AS er utarbeidet i samsvar med IFRS® Accounting Standards som godkjent av EU og fortolkninger fra IFRS® fortolkningskomité (IFRIC). Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av selskapsregnskapet.

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kostprinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater
Anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper innebærer 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 selskapsregnskapet:

Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi
Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Varige driftsmidler
Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

Pensjonsforpliktelser
Selskapet har en driftspensjon for ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis ansatte pensjonerer seg før de fyller 67 år.

Segmentinformasjon
Norske tog AS har kun et segment som er utleie av tog.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta
Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK og 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.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

Inntektsføring
Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IFRS 16, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned. Inntekter fra utleie er ikke omfattet av virkeområdet til IFRS 15; selskapet vurderer utleie av tog til persontransport til å være omfattet av IFRS 16. Grunnen til denne konklusjonen er at selskapene som opererer togene i den daglige driften er en leiekontrakt som overfører retten til å bruke den underliggende eiendelen for en periode mot et vederlag. Da kunden mottar alle de økonomiske fordelene fra bruken av eiendelene; samt at får bestemme hvordan og til hvilket formål eiendelen brukes.

Varige driftsmidler
Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

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

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleveranse tog (se note 4)

2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleveranse tog (se note 4)

3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleveranse tog og estimert gjenværende kost som transportmiddel for avskrivning (se note 4)

4. Ved mottak av sluttfaktura (FTO) avregnes estimert aktivering for avskrivning

Lånekostnader (såkalte byggelånsrenter) som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget. Grunnlaget for beregningen av disse lånekostnadene er den balanseførte verdien på de prosjektene det gjelder. Renta som blir brukt til beregningen er til enhver tid selskapets snittrente på låneporteføljen.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall: Ved enkelttilfeller kan det forekomme at noen driftsmidler har mindre levetid igjen enn de nedenfor nevnte 10 år; da vil avskrivningstiden være forventet levetid på driftsmiddelet. Avskrivningstiden for bruksrettigheter er leieperioden hvis mindre enn driftsmiddelets forventede levetid.

Kjøretøy 10 – 30 år
Bruksrettigheter (IFRS 16) 2 – 12 år

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

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

IFRS 16 Leieavtaler
Definisjonen av en leiekontrakt er knyttet til begrepet om kontroll av eiendelen. IFRS 16 fastsetter om kontrakten inneholder en leiekontrakt på bakgrunn av om en kunde har rett til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel i en periode mot et vederlag. På tiltredelsesdato for en leieavtale beregner Norske tog som leietaker forpliktelsen til nåverdien av fremtidige leiebetalinger. Samtidig beregnes en tilsvarende eiendel som gjenspeiler retten til å anvende den underliggende eiendelen i leieperioden (bruksrett eiendel). Leieforpliktelsen måles til nåverdien av gjenstående leiebetalinger neddiskontert ved bruk av marginal lånerente.

Utleie
Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. Da leietaker fullt ut har bruk-, tilgang- og alle økonomiske fordeler til de leide eiendelene i leieperioden anser vi leiekontrakten å være i henhold til IFRS 16 (operasjonell lease).

Innleie
I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelsene til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes.

Nedskrivning
Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for 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.

Derivater og sikring
Selskapet inngår derivater for sikring av renter og valuta på langsiktig gjeld for å skape forutsigbarhet og for både å oppnå lavest mulig pris og forutsigbarhet i prisene. Selskapet praktiserer sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet fremtidige kjøp, men ikke for rente- og valutaswapper tilknyttet obligasjonslån – se note 10. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Det er inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre fremtidige betalinger i henhold til inngått kontrakt for midtlivsoppgradering av togsett type 72 (lokaltog) som er inngått i EURO. Valutaterminkontraktene er innregnet til virkelig verdi. Sikringsbokføring med behandling som kontantstrømsikring er lagt til grunn i selskapet.

Den delen av verdiendringen av sikringsinstrumentet som vurderes å være effektiv sikring, innregnes i andre inntekter og kostnader (utvidet resultat) og er klassifisert som kontantstrømsikringsreserve i egenkapitalen. Ved betaling reklassifiseres tilhørende verdiendring fra kontantstrømsikringsreserve til varige driftsmidler (med klassifisering som anlegg under utførelse frem til midtlivsoppgradering er ferdigstilt).
De finansielle derivatene bokføres i henhold til IFRS 9.

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. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

Kontanter og bankinnskudd
Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og spesifiseres i note 14.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Lån
Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Selskapet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valutaswapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

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 fordelen kan benyttes.

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

Pensjonsforpliktelser
1.1.2019 gikk Norske tog over til en innskuddsbasert plan hvor selskapet betaler et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterliggere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

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

Vurdering av virkelig verdi
Selskapet måler flere finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter selskapet 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. Finansielle eiendeler og forpliktelser klassifisert i nivå 1, 2 eller 3.

Nye og endrede regnskapsstandarder
Norske tog har implementert følgende endringer i regnskapsperioden med virkning fra 1. januar 2024:

- Endringer i IAS 1 Presentasjon av finansregnskap: Endringene klargjør kriteriene for å vurdere om en forpliktelse skal klassifiseres som langsiktig eller kortsiktig, oppgjør av forpliktelser og introduserer nye opplysningskrav, spesielt knyttet til langsiktige forpliktelser som oppstår fra låneordninger.

- Endringer i IAS 7 oppstilling over kontantstrømmer og IFRS 7 Finansielle instrumenter – Opplysninger: Endringene inneholder nye krav til opplysninger om leverandørfinansiering.

- Endringer i IFRS 16 Leieavtaler: Endringene spesifiserer kravene som en selger/leietager bruker i måling av leieforpliktelsen som oppstår i en salg- og tilbakeleietransaksjon, for å sikre at selger/leietager ikke innregner en gevinst eller et tap som er knyttet til bruksretten som beholdes.

Endringene listet over har ingen implikasjon for tidligere regnskapsperioder, og er heller ikke forventet å ha vesentlig effekt på hverken denne eller fremtidige regnskapsperioder.

Nye standarder og fortolkninger ikke implementert på nåværende tidspunkt

Det er publisert nye regnskapsstandarder, endringer i regnskapsstandarder og fortolkninger som ikke er obligatoriske for regnskapsperioden som avsluttes 31.12.2024, og som ikke på nåværende tidspunkt er tatt i bruk av Norske tog. Følgende regnskapsstandarder, endringer og fortolkninger er ikke forventet å ha vesentlig implikasjon for selskapet i inneværende regnskapsperiode:

- IAS 21 om håndtering av manglende vekslingsmuligheter av valuta. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2025 eller senere.

- IFRS 9 og IFRS 7 om klassifisering og måling av finansielle instrumenter. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2026 eller senere.

- IFRS 19 om reduserte opplysningsplikt for enkelte datterselskaper. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2027 eller senere.

- IFRS 18 om presentasjon og opplysningsplikt i finansregnskapet. IFRS 18 vil erstatte IAS 1, og innføre nye krav som vil bidra til å oppnå sammenlignbarhet av den finansielle ytelsen til lignende enheter og gi mer relevant informasjon og åpenhet til brukerne. Endringen trer i kraft med virkning for regnskapsperioden som starter 1. januar 2027 eller senere.

2. Inntektsinformasjon

Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 4 kunder. Trafikkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS). Trafikkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog). Disse 3 selskapene, sammen med VyGruppen AS står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler 2024	Vygruppen	Go-Ahead Norge	SJ Norge	Vy Tog	Sum
Kontrakten utløper:	des.31	des.27	des.28	des.29	
Opsjoner på lengde av kontrakt:	1+1 år	1+1 år	1+1 år	1+1 år	
Leieavtaler neste år (2025)	978 567	151 947	331 016	134 853	1 596 383
Leieavtaler de neste 1-2 år (2026)	1 266 808	161 158	321 182	121 780	1 870 928
Leieavtaler de neste 2-3 år (2027)	1 450 750	163 719	319 448	156 517	2 090 433
Leieavtaler de neste 3-4 år (2028)	1 471 040	-	329 791	339 481	2 140 311
Leieavtaler de neste 4-5 år (2029)	1 453 090	-	-	316 947	1 770 037
Leieavtaler lengre enn 5 år (2030-)	2 754 605	-	-	-	2 754 605
Sum	**9 374 860**	**476 823**	**1 301 436**	**1 069 579**	**12 222 698**

Regjeringen tar for øyeblikket en sektorgjennomgang og skal konkludere på hvordan jernbanesektoren skal organiseres fremover.

I september 2023 signerte Norske tog en leieavtale med Vygruppen AS som gjelder transport av passasjerer på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2). Avtalen varer til 31.12.31.

	2024	% av utleieinnt.	2023	% av utleieinnt.
Vygruppen AS	848 978	62 %	954 858	66 %
Go-Ahead Norge AS	120 774	9 %	111 097	8 %
SJ Norge AS	283 718	21 %	280 091	19 %
Vy Tog AS	109 813	8 %	96 845	7 %
Sum	**1 363 283**	**100,00 %**	**1 442 890**	**100,00 %**

Andre inntekter

Andre inntekter i 2024 består av salg og forsikringsoppgjør fra avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024, samt brann i et tog i Lodalen fra 2023. Forsikringsoppgjørene beløper seg til 125 MNOK.

3. Personalkostnader

Alle tall i TNOK	**2024**	**2023**
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	79 860	68 266
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 7)	42	104
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger (note 7)	5 486	4 143
Andre personalkostnader	7 617	6 977
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-23 936	-23 066
Sum	**69 069**	**56 425**

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 21).

	2024	**2023**
Gjennomsnittlig antall årsverk	66	61
Gjennomsnittlig antall ansatte	66	61

4. Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger

Alle tall i TNOK	**Maskiner og utstyr**	**Transport-midler**	**Del-leveranse tog**	**Anlegg under utførelse**	**Bruksrett Eiendom**	**Sum**
Balanse 1. januar 2024						
Akkumulert anskaffelseskost	159 930	15 597 111	2 139 803	382 521	72 751	18 352 117
Akkumulerte av- og nedskrivinger	-102 225	-4 856 634	-	-	-23 276	-4 982 135
Sum	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 475	13 369 982
01.01.2024						
Inngående balanse	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 475	13 369 982
Tilgang	1 677	46 312	462 108	167 050	56 385*	733 532
Balanseførte renter	-	-	-	113 498	-	113 498
Tog til gjenvinning	-379	-7 935	-	-	-	-8 314
Tog til gjenvinning akk. avskr.	379	7 935	-	-	-	8 314
Overført mellom anleggsgrupper	-	-	-12 474	12 474	-	-
Balanseførte renter aktivert	-	-	-	-	-	-
Årets avskrivning	-23 662	-720 699	-	-	-10 344	-754 705
Sum	35 720	10 066 090	2 589 437	675 544	95 517	13 462 308
Balanse 31.12.2024						
Akkumulert anskaffelseskost	161 228	15 635 488	2 589 437	675 544	129 136	19 190 833
Akkumulerte av- og nedskrivinger	-125 508	-5 569 398	-	-	-33 620	-5 728 526
Sum	35 720	10 066 090	2 589 437	675 544	95 517	13 462 308

*Tilgang er 57 842 TNOK hvor 1 457 TNOK har blitt aktivert på delleveranse tog.

(Alle tall i TNOK)	Maskiner og utstyr	Transport-midler	Del-leveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2023						
Akkumulert anskaffelseskost	142 253	15 393 562	602 922	133 888	58 651	16 331 276
Akkumulerte av- og nedskrivinger	-79 431	-4 157 330	-	-	-17 227	-4 253 989
Sum	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287
01.01.2023						
Inngående balanse	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287
Tilgang	19 006	213 340	1 716 000	996	20 997	1 970 339
Balanseførte renter	-	-	-	71 678	-	71 678
Salg av togsett	-	-5 846	-	-	-	-5 846
Salg av togsett akk. Avskr.	-	5 846	-	-	-	5 846
Tog til gjenvinning	-1 329	-12 951	-	-	-	-14 280
Tog til gjenvinning akk. avskr.	1 329	12 951	-	-	-	14 280
Avgang	-	-	-	-	-6 897	-6 897
Avgang akkum. Avskrivninger	-	-	-	-	4 186	4 186
Overført mellom anleggsgrupper*	-	-	-179 119	179 119	-	-
Balanseførte renter aktivert	-	3 160	-	-3 160	-	-
Årets avskrivning	-24 123	-712 255	-	-	-10 235	-746 612
Sum	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 474	13 369 982
Balanse 31.12.2023						
Akkumulert anskaffelseskost	159 930	15 597 111	2 139 803	382 521	72 751	18 352 117
Akkumulerte av- og nedskrivinger	-102 225	-4 856 634	-	-	-23 276	-4 982 135
Sum	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 476	13 369 982

*Tallene for Maskiner og utstyr (12 153 TNOK) og Transportmidler (191 259 TNOK) har blitt flyttet opp til Tilgang sammenlignet med årsrapporten for 2023.

Årets avskrivning inkluderer en nedskrivning på 10 271 TNOK. Dette gjelder togsettet som sporet av på Nordlandsbanen i oktober 2024.

Selskapets tog har en forventet levealder mellom 10 til 30 år når de blir satt i trafikk. Grunnen til forskjellen i levealder er dekomponering av togene i henhold til IAS 16. Togstammen blir normalt avskrevet over 30 år, mens innsiden av togene (seter, gulv, etc) blir avskrevet over 10-15 år. Selskapet avskriver også kontormøbler, software, computere, teknisk utstyr - hvor avskrivningstiden kan bli så lite som 3 år.

Delleveranse tog: Delleveranse av tog består utelukkende av forskuddsbetalinger i henhold til avtaler. Her har det ikke vært noen form for fysisk leveranse av tog til Norske tog. Ved overtakelse av nye tog krediteres forskuddet som har blitt betalt og omposteres umiddelbart til anlegg under utførelse i påvente av aktivering.

Anlegg under utførelse: Anlegg under utførelse består av togsett som er levert til Norske tog, men enda ikke levert til operatør og tatt i bruk. Ved operatørens overtakelse av togsett aktiveres hele verdien av respektive togsett som Transportmidler og avskrivningen starter. Anlegg under utførelse inneholder også høy-kost komponenter,

endringsordre eller mindre prosjekter som skal inngå i togets eller annen avtalt leveranse, og hvor levering er utført, men toget eller leveransen er ikke aktivert.

Maskiner og utstyr: Består av IT-systemer, IT-utstyr og inventar som ikke er direkte knyttet til togene.

Bruksrett eiendom: Består av leieavtaler som er regnskapsført i henhold til IFRS 16 Leiekontrakter. Leiekontrakter på denne posten består i all hovedsak av leie av lagerlokaler, kontorlokaler og leie av spor.

Balanseførte renter for 2024 er 113 498 TNOK (2023: 71 678 TNOK). Rentesatsen for 2023 er gjennomsnittlig 3,70 % (2023: 3,53 %).

5. Andre kostnader

(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Salgs- og administrasjonskostnader	3 334	2 249
Kostnader lokaler, leie maskiner, reprerasjoner og vedlikehold	6 699	5 328
Modifikasjoner	53 957	50 577
Forsikring	131 449	100 348
IT, lisenser og kommunikasjon	37 362	32 717
Andre driftskostnader	86 021	52 404
Sum	**318 822**	**243 623**

Hovedårsaken til økning i andre driftskostnader er først og fremst knyttet til kostnader til avsporingen på Nordlandsbanen 24.10.2024.

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.): *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Lovpålagt revisjon	697	811
Andre attestasjonstjenester	389	566
Andre tjenester utenfor revisjon	278	74
Sum	**1 364**	**1 451**

6. Finansielle poster

(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Renteinntekter swaper	21 270	31 418
Renteinntekter bank	34 268	24 444
Andre finansinntekter	35 429	35 462
Valutagevinst	5 786	14 294
Sum	**96 753**	**105 617**
Rentekostnader	-371 547	-351 771
Balanseførte renter	113 498	71 678
Andre finanskostnader	-10 405	-10 860
Valutatap	-11 557	-2 582
Sum	**-280 012**	**-293 534**
Urealiserte verdiendringer (note 8)	-9 446	-3 956
Sum finansielle poster	**-192 705**	**-191 873**

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra VyGruppen 35 429 TNOK (2023: 35 462 TNOK).

7. 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.

Norske tog tilbyr alle ansatte en innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2024 og forpliktelsen pr 31.12.24 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjons-forpliktelse, som for selskapet utgjør 2 462 TNOK (2023: 1 327 TNOK), er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 2 462 TNOK (2023: 1 327 TNOK) har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2024. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

8. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi, tallene nedenfor gjelder kun selskapets lån og ikke valutaterminene som blir ført etter sikrings-bokføring (se note 10).

(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-9 446	-568 002
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-	564 046
Sum urealisert verdiendringer finansposter	**-9 446**	**-3 956**

9. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik: *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-33 876	-46 101
Skattekostnad	-33 876	-46 101

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats: (Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Årsresultat før skatt	153 107	208 918
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	33 684	45 962
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	192	139
Skattekostnad	33 876	46 102
Effektiv skattesats	22 %	22 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2024 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Reklassi-fisering	Endret balanse 01.01	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)							
Driftsmidler	-6 622 326	-	-6 622 326	-234 892	-	-	-6 857 218
Balanseførte leieavtaler	2 278	-	2 278	555	-	-	2 833
Fordringer	-		-	-	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	3 956	-15 670	-11 714	9 446	-	-	-2 268
Pensjonsforpliktelse	1 327	-	1 327	-144	1 279	-	2 462
Sikringsbokføring-valuta	-31 350	31 291	-59	-	-14 943	-	-15 002
Underskudd til fremføring	2 619 008	-15 621	2 603 387	71 053	-10 070	-	2 664 370
Sum brutto midlertidige forskjeller	-4 027 106	-	-4 027 106	-153 982	-23 734	-	-4 204 823
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller		-	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-4 027 106	-	-4 027 106	-153 982	-23 734	-	-4 204 823
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-885 963	-		-33 876	-5 221	-	-925 061

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2023 *(Alle tall i TNOK)*	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-6 187 115	-435 211	-	-	-6 622 326
Balanseførte leieavtaler	2 000	278	-	-	2 278
Fordringer	-	-	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-18 027	21 983	-	-	3 956
Pensjonsforpliktelse	1 614	89	-376	-	1 327
Sikringsbokføring-valuta	-9 694	20 057	-43 333	1 621	-31 350
Underskudd til fremføring	2 435 753	183 255	-	-	2 619 008
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 775 468	-209 549	-43 709	1 621	-4 027 106
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-3 775 468	-209 549	-43 709	1 621	-4 027 106
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-830 603	-46 101	-9 616	357	-885 963

10. Sikringsbokføring

Terminkontrakter i valuta er inngått for å sikre anskaffelse i annen valuta enn norske kroner.

Per 31. desember 2024 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

(Alle tall i TNOK)					Forfall		
Virkelig verdi valutaterminer	**Valuta kjøpt**	**Valuta solgt**	**Nominelt beløp EUR**	**Sum markeds-verdi**	**1-6 mnd**	**6-12 mnd**	**Over 1 år**
Eiendel	EUR	NOK	44 545	15 403	8 694	5 155	1 553
Forpliktelser	EUR	NOK	9 449	401	276	16	109

Per 31. desember 2023 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

(Alle tall i TNOK)					Forfall		
Virkelig verdi valutaterminer	**Valuta kjøpt**	**Valuta solgt**	**Nominelt beløp EUR**	**Sum mar-kedsverdi**	**1-6 mnd**	**6-12 mnd**	**Over 1 år**
Eiendel	EUR	NOK	35 096	8 225	3 104	2 182	2 938
Forpliktelser	EUR	NOK	18 885	8 166	5 312	2 085	768

Spesifikasjon sikringsreserve (alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Saldo 1.januar	11 534	-21 000
Endring virkelig verdi	25 013	43 333
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling	-	-1 265
Reklassifisert til ordinært resultat	-	-
Utsatt skatt	-5 503	-9 533
Saldo 31.desember	**31 044**	**11 534**

Norske tog har inngått kontrakt med Alstom Transport Deutschland Gmbh for midtlivsoppgradering av lokaltog Type 72 i EUR. Betalingene i kontrakten ble valutasikret. Se mer informasjon i note 1 – Prinsippnoten og note 19 finansiell risikostyring.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene opprinnelig ble inngått mot forfallsdato på de forventede kontantstrømmene frem mot desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med opprinnelig valutaeksponering, hvor behovet for valutasikring vurderes ut ifra selskapets valuta strategi og terskelverdier. Dersom en terminkontrakt forfaller uten at tilhørende sikret betaling gjøres opp rulleres sikringen over til en ny terminkontrakt eller sikres med valutainnskudd i bank. Oppgjør ved rullering føres som realisert verdiendring over utvidet resultat.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikringsbokføring for valutasikringer. Dersom sikringsbokføring ikke kan benyttes eller at sikringsforholdet ikke oppfyller kravene i standarden vil effektene av sikringsinstrumentene resultatføres under finanspostene. Ineffektivitet vil oppstå dersom det skulle skje vesentlige endringer i valutaeksponeringen, enten i form av størrelse eller tid. Terminkontraktene skal da justeres tilsvarende. I 2024 og 2023 er det ikke ført effekter fra utvidet resultat over til ordinært resultat som følge av ineffektivitet.

11. Leiefordringer og andre fordringer

(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Leiefordringer	21 920	11 346
Avsetning for tap		
Leiefordringer netto	21 920	11 346
Forskuddsbetalinger	7 495	126 811
Andre fordringer	107 811	12 520
Sum leiefordringer og andre fordringer	**137 226**	**150 677**
Sum	**137 226**	**150 677**

Leiefordringene i 2024 består i all hovedsak av fakturering av kostnader tilknyttet installering av ERTMS utstyr på tog.

Andre fordringer består for det meste av fordring mot forsikringsoppgjør vedrørende avsporingen på Nordlandsbanen i oktober 2024.

Refererer til note 19 for kreditt risiko og grunnen til at det ikke anses nødvendig for avsetning for tap på leiefordringer.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:		
(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Forfalte fordringer på balansedagen	-	1 237
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	-	-
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	2
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	-
Sum	**-**	**1 239**

12. Derivater

Sikringsobjekt	Sikrings-instrument (økonomisk sikring)	Valuta	Hoved-stol	Betale/ Motta	Forfalls-dato	Måle-prinsipp lån	Rente	Regn-skapslinje
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater

(Alle tall i TNOK)	2024				2023			
	Eiendeler		Forpliktelser		Eiendeler		Forpliktelser	
	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.
Sikringsinstrumenter (VV ført over utvidet resultat)								
Valutaterminer	13 849	1 553	292	109	5 287	2 938	8 166	-
Andre sikringsforhold (VV ført over ordinært resultat)	-	-	-	-	-	-	-	-
Rente og valuta swapper	-	-	-	-	-	-	-	-
Rente swapper	3 426	-	7 681	-	11 714	-	6 483	-
Sum	**17 275**	**1 553**	**7 973**	**109**	**17 001**	**2 938**	**14 649**	**-**

Selskapet benytter sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet midtlivsoppgradering av lokaltog type 72. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende over utvidet resultat. Når det gjelder håndteringen av derivatene oppstått fra sikringsbokføring så viser selskapet til note 1 for prinsipiell regnskapsføring, note 19 for selskapets risikovurdering og note 9 for selve sikringsbokføringen.

Rente- og valutaswapper

Norske tog har siden opprettelsen av selskapet utstedt lån i obligasjonsmarkedet. Obligasjonslån med løpetid over 5 år tas opp i fast rente, mens lån med 5 års løpetid eller kortere er tatt opp i flytende rente. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler. Videre benytter Norske tog rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Bytteavtaler med vesentlig verdi i årsregnskapet for 2024 er knyttet til et utestående obligasjonslån med flytende rente, som er swappet til fast rente for hele løpetiden av lånet. Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2024 var 400 MNOK (2023: 400 MNOK). Per 31. desember 2024 varierte den faste renten fra 2,34 % til 2,35 % (2022: 2,34 % til 2,35 %).

13. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember *(Alle tall i TNOK)*	**Eiendeler til virkelig verdi over resultatet**		**Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet**		**Andre eiendeler til amortisert kost**		**Sum**	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Finansielle anleggsmidler	-	-	-	-	-	-	-	-
Derivater	3 426	11 714	15 403	8 225	-	-	18 828	19 939
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	137 226	150 677	137 226	150 677
Kontanter og bankinnskudd	-	-	-	-	932 988	367 807	932 988	367 807
Sum	**3 426**	**11 714**	**15 403**	**8 225**	**1070215**	**518 485**	**1089 043**	**538 423**

Forpliktelser 31. desember *(Alle tall i TNOK)*	**Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet**		**Forpliktelse til virkelig verdi over utvidet resultatet**		**Andre forpliktelser til amortisert kost**		**Sum**	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	65 068	100 497	-	-	9 554 576	9 062 430	9 619 645	9 162 927
Finansielle leieavtaler	-	-	-	-	98 351	51 754	98 351	51 754
Derivater	7 681	6 483	401	8 166	-	-	8 083	14 649
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.	-	-	-	-	181 974	217 991	181 974	217 991
Sum	**72 749**	**106 979**	**401**	**8 166**	**9834 901**	**9 332 175**	**9 908 052**	**9 447 321**

Alle lån og derivater målt til virkelig verdi ligger på nivå 2.

For mer informasjon om eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultat – se prinsippnoten og note 10 sikringsbokføring.

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Luxembourg SE	NO0010870009	400 MNOK	11.03.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837289	650 MNOK	26.11.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115495	750 MNOK	15.10.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11.12.2029	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115487	1250 MNOK	05.10.2030	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851890	900 MNOK	28.02.2033	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0013161943	1200 MNOK	20.02.2034	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851908	900 MNOK	01.03.2038	Amortisert kost

Opplysninger om virkelig verdi (som beskrevet i prinsippnoten):
Nivå 1: Virkelig verdi måles ved å bruke 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.

14. Kontanter og bankinnskudd

(Alle tall i TNOK)	2024	2023
Kontanter og bankinnskudd	932 988	367 807

Herav bundne skattetrekksmidler 7 958 TNOK (2023: 7 232 TNOK).

15. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer (TNOK)	Overkurs (TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2024	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2024	100	100 000	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun en aksjeklasse, hver aksje pålydende NOK 1.000.000,-

16. Lånegjeld

Langsiktige lån *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	29 735	65 068
Obligasjonslån målt til amortisert kost	8 293 376	8 143 376
Sum	**8 323 111**	**8 208 444**
Kortsiktige lån *(Alle tall i TNOK)*		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til virkelig verdi	35 332	35 429
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til amortisert kost	-	-
Andre lån	1 261 200	919 054
Sum	**1 296 532**	**954 483**
Sum lån	**9 619 644**	**9 162 926**

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2024 *(Alle tall i TNOK)*	**Sum**	**KG-VV**	**KG-Amort.**	**LG-vv**	**LG-Amort**
Inngående balanse	9 162 926	35 429	919 054	65 068	8 143 376
Opptak av nye lån	1 200 000	-	-	-	1 200 000
Nedbetaling av lån	-750 000	-	-750 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	-	1 050 000	-	-1 050 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	-	-	-	-
Amortisering	-35 429	-97	-	-35 332	-
Betalte renter	-305 917	-	-305 917	-	-
Påløpte renter	348 063	-	348 063	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	-	-	-	-	-
Sum lån	**9 619 644**	**35 332**	**1 261 200**	**29 735**	**8 293 376**

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2023 *(Alle tall i TNOK)*	**Sum**	**KG-VV**	**KG-Amort.**	**LG-vv**	**LG-Amort**
Inngående balanse lån	8 769 649	1 368 128	407 648	100 497	6 893 376
Opptak av nye lån	2 550 000	-	750 000	-	1 800 000
Nedbetaling av lån	-1 618 750	-768 750	-850 000		
Reklassifisering av lån	-	-	550 000	-	-550 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	-	-	-	-
Amortisering	-35 429	-	-	-35 429	-
Betalte renter	-256 733	-	-256 733	-	-
Påløpte renter	318 139	-	318 139	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	-563 949	-563 949	-	-	-
Sum lån	**9 162 926**	**35 429**	**919 054**	**65 068**	**8 143 376**

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av Norske tog AS.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 3 000 MNOK som har et covenants krav om minimum egenkapitalandel på 20 %.

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/ kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Forfall kortsiktige lån er som følger *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
6 måneder eller mindre	400 000	750 000
Over 6 måneder	650 000	

Forfall for langsiktige lån er som følger *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Mellom 1 og 2 år (år 2026)	1 250 000	1 050 000
Mellom 2 og 5 år (årene 2027-2029)	2 800 000	3 150 000
Over 5 år (fra 2030->)	4 250 000	3 950 000

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	**2024**	**2023**
Obligasjonslån	3,69	3,67

Fremtidige rentebetalinger inkluderer rentebytteavtaler og er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2024.

Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger:		
(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
NOK	9 619 644	9 162 926
Sum	**9 619 644**	**9 162 926**

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Flytende rente		
- Utløper innen ett år	-	-
- Utløper etter mer enn ett år	3 000 000	3 000 000
Sum	**3 000 000**	**3 000 000**

Norske tog sin nåværende langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til juni 2026.

I januar 2025 signerte selskapet en ny 3-årig kredittfasilitet på 6 000 000 TNOK. Avtalen inneholder forlengelsesopsjoner på 1+1 år samt opsjoner for økning av kredittrammen med inntil ytterliggere 3 000 000 TNOK. Inkludert opsjoner så løper kredittfasiliteten frem til januar 2030.

17. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler

Leieavtalene består i leie av eiendom; de største leiekontrakter er leie av hovedkontor, verksteder for mottak av nye tog, samt mindre lokaler for kontorer, lager, etc.

LEIEAVTALER		
Spesifikasjon av periodens bevegelse 2024 *(Alle tall i TNOK)*	**Gjeld**	**Eiendel**
Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar	**51 754**	**49 475**
Avdrag	-11 520	-
Rentekostnader	1 731	-
Avskrivninger	-	-10 344
Aktivering av kostnader	-1 456	-1 456
Innregning og endring i avtaler	57 842	57 842
Endring i leieavtaler	-	-
Sum utgående balanse 31. desember	**98 351**	**95 518**

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2023 (Alle tall i TNOK)	**Gjeld**	**Eiendel**
Sum inngående balanse leasing forpliktelse / rett til bruk av eiendel 1. januar	**43 424**	**41 423**
Avdrag	-11 226	-
Rentekostnader	1 399	-
Avskrivninger	-	-10 235
Aktivering av kostnader	-	-
Innregning og endring i avtaler	20 997	20 997
Endring i leieavtaler	-2 840	-2 710
Sum utgående balanse 31. desember	**51 754**	**49 475**

Gjeld innarbeidet i balansen *(Alle tall i TNOK)***)**	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Kortsiktig gjeld	15 288	10 288
Langsiktig gjeld	83 063	41 466
Sum gjeld innarbeidet i balansen	**98 351**	**51 754**

Snitt av diskonteringsrenten er 3,45%

Andre opplysninger (Alle tall i TNOK)		
Leieavtaler ikke innregnet	**2024**	**2023**
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	144	181
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	258	125
Sum	**401**	**306**

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelene i balansen og resultat-regnskapet, se note 4 varige driftsmidler

Innleie
I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes.

For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel, samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

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

Selskapet 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 selskapet valgt å kostnadsføre disse kostnadene som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

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

Det foretas vurdering av nedskrivningsbehov i henhold til IAS 36 for balanseført bruksrettighet med særskilt vurdering av hvordan tilhørende leieforpliktelse skal medtas i vurderingen.

18. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

(Alle tall i TNOK)	**2024**	**2023**
Leverandørgjeld	60 418	192 436
Skyldig offentlige avgifter	26 172	-22 473
Kortsiktig gjeld leieavtaler (IFRS 16)	15 288	10 288
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	67 501	15 906
Sum	**169 378**	**196 158**

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder avsatte feriepenger og kostnadsavsetninger på ikke mottatte fakturaer.

19. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning
Selskapets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygge fortsatt drift.

Selskapet skal til enhver tid ha en gitt basislikviditet. I kortere perioder ved låneopptak kan likviditeten være høyere. Innenfor selskapets vedtatte rammer og retningslinjer for kapitalforvaltning er målet å maksimere avkastningen av den forvaltede likviditeten hensyntatt risiko, sikkerhet og likviditet. Rentebærende investeringer skal hensynta selskapets vedtatte rammer for rentebærende produkter og likviditetsrisiko, renterisiko og kreditt- og motpartsrisiko.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2023 eller i 2024.

Norske tog skal være et solid selskap med høy rating og lave finansieringskostnader. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittrating for langsiktige låneopptak på henholdsvis A+ (stable), som er en god kredittvurdering.

Finansielle risikofaktorer
Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike prosjektene.

Markedsrisiko

Valutarisiko

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

Selskapet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat.

Alle lån i utenlandsk valuta er sikret med valutaswapper og endring i verdi motsvares av verdiendring på derivatene. Selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Sensitivitetsvurderinger for valutarisiko per 31.12.2024
Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Valutaendring på 20 % vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 126 MNOK.

Norske tog inngår i utgangspunktet større anskaffelser i utenlandsk valuta. I 2021 ble det inngått kontrakt i EUR for oppgradering av lokaltog type 72 (36 togsett). Kontrakten ble sikret med valutaterminer og selskapet har benyttet seg av sikringsbokføring. Selskapet følger opp valutaeksponering i prosjekter og utfører risikovurdering av konsekvenser og tiltak løpende.

I 2022 ble kontrakten for anskaffelse av nye lokaltog inngått i Euro, og i 2023 ble kontraktene for opsjon 1 av nye lokaltog og anskaffelse av nye fjerntog inngått i Euro. Kontraktene vil ikke valutasikres da den norske stat

er selvassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsene. Norske tog vil få dekket ekstra kostnader med hensyn til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsene.

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

Norske tog er eksponert for renteendringer gjennom selskapets låneavtaler og benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige renteøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som rentereguleres i en tolvmåneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet benytter seg ikke av sikringsbokføring.

Selskapet har som mål å sikre minimum 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2024 har selskapets låneportefølje 8 % flytende rente; hvor de flytende rentesatsene var 3M + margin.

Rentederivater er eksponert mot endring i rentenivået, endring i virkelig verdi resultatføres da det ikke benyttes sikringsbokføring.

Sensitivitetsvurderinger for renterisiko per 31.12.2024
Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 195 MNOK.

Ettersom selskapet ikke har noen betydelige rentebærende eiendeler, er selskapets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten.

Norske tog benytter referanserenter i låneavtaler og derivatkontrakter og selskapet er i hovedsak eksponert mot NIBOR. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet benytter seg ikke av sikringsbokføring.

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

Selskapets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter, ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm. Norske tog reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, 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. Etter etablerte målsetninger for å redusere likviditetsrisiko og tilfredsstille likviditetskrav fra S&P med hensyn på selskapets kredittrating skal 150 prosent av selskapets kapitalbehov i neste tolvmåneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Likviditetsreserven består av bankinnskudd, sertifikatlån og kommiterte trekkrettigheter på 3 000 MNOK som forfaller i juni 2026, som per 31. desember 2024 var ubenyttet. Trekkfasiliteten har vært ubenyttet siden inngåelse i juni 2021.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på henholdsvis A+ (stable). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital. Ikke mer enn 25% av selskapets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders periode, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 3-6 år.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2024:

Likviditetsrisiko *(Alle tall i TNOK)*	**< 1 år**	**1 - 2 år (2026)**	**2 - 5 år (2027-2029)**	**> 5 år**
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 050 000	1 250 000	2 800 000	4 250 000
Derivater	2 268	-	-	-
Fremtidige rentebetalinger	345 219	317 225	651 650	807 708
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	34 853	32 139	49 601	55 050
Nye tog	836 400	3 778 600	8 124 950	313 900
Varige driftsmidler	496 732	540 857	664 341	109 000

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2024.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2023:

Likviditetsrisiko *(Alle tall i TNOK)*	**< 1 år**	**1 - 2 år (2025)**	**2 - 5 år (2026-2028)**	**> 5 år**
Finansielle forpliktelser				
Lån	750 000	1 050 000	3 150 000	3 950 000
Derivater	11 714	-	-	-
Fremtidige rentebetalinger	306 217	289 387	616 408	657 425
Kontraktuelle forpliktelser:				
Andre forpliktelser	46 686	48 270	126 326	79 959
Nye tog	501 255	1 771 573	8 545 639	578 837
Varige driftsmidler	391 100	466 823	698 271	91 138

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2023.

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som selskapet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Selskapets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Selskapet har per 31.12.2024 fire store kunder, VyGruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. VyGruppen AS (som eier 100 % av Vy tog AS) er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

Norske tog har også motpartsrisiko i rente- og valutaderivater og har fokus på denne risikoen i finansielle transaksjoner ved å bevisst spre eksponeringen på flere motparter.

Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende og Norske tog har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med 4 banker.

Når man har overskuddslikviditet, kan den bli plassert i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende: *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Bankinnskudd	932 988	367 807
Finansielle derivater	3 426	11 714
Leiefordringer og andre kortsiktige fordringer	137 226	150 677
Sum	**1 073 640**	**530 199**

20. Nærstående parter

Norske tog har følgende nærstående parter:

Eier
Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder både VyGruppen og Bane Nor.

Obligasjonslån og tilhørende basis-swapper ble i henhold til «avtale om oppgjør av fordring ved overtagelse av låne- og derivatforpliktelser» overført fra VyGruppen AS til Norske tog per 9.desember 2016. Vederlaget for overføring av obligasjonslånet til Norske tog AS er fastsatt på markedsmessige vilkår. Vederlaget ble fastsatt på grunnlag av nominell restgjeld og tilhørende swapper verdsatt til virkelig verdi på transaksjonsdagen ved beregning av forskjellen mellom

• Forventet nåverdi mellom lån og tilhørende swapper som overføres og
• Alternativ finansering for Norske tog på overtagelsestidspunktet

Styret avga redegjørelse etter aksjeloven § 3-8 i forbindelse med at selskapet inngikk avtale med selskapets aksjonær om erverv av virksomhet.

Norske tog var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For årene etter 2016 vil disse selskapene fremdeles være nærstående parter, men da på grunn av at de er indirekte eid av Samferdselsdepartementet.

Styret og ledende ansatte
Personer som inngår i selskapets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog (se note 21 ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer).

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

Salg av varer og tjenester *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Salg av andre varer og tjenester	958 791	1 051 703
Sum	**958 791**	**1 051 703**

Kjøp av varer og tjenester *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Kjøp av varer og tjenester	53 080	26 865

Kostnadene er for det meste relatert til modifikasjoner på tog samt leiekostnader på bygg. Kostnadsført på «Andre kostnader» i resultatregnskapet. I tillegg er det installasjon av nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS) som aktiveres på togene.

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

Fordringer på *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	28 450	9 040
Sum	**28 450**	**9 040**

Fordringene er i all hovedsak relatert til nytt digitalt signalsystem på togene (ERTMS).

Gjeld til *(Alle tall i TNOK)*	**2024**	**2023**
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	14 964	3 012
Sum	**14 964**	**3 012**

Gjeld til nærstående parter gjelder i all hovedsak modifikasjoner utført på togene.

Lån til nærstående parter:
Det er ingen lån til nærstående parter.

21. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

Styremedlemmer *(Alle tall i TNOK)*		**2024**	**2023**
Jan Morten Ertsaas	Styreleder (fra 9.6.23)	410	302
Annette Malm Justad	Styreleder (til 9.6.23)	-	188
Marianne Abeler	Styremedlem	-	90
Espen Opedal	Styremedlem	274	261
Anita Meidell	Styremedlem	240	131
Kristin Veierød	Styremedlem	99	-
Bjørn Erik Olsson	Ansattes representant	-	29
Henriette Fjæreide Torgersen	Ansattes representant	-	25
Ole Høgtun	Ansattes representant	-	40
Berit Gjeruldsen	Ansattes representant	10	24
Razieh Nejati Fard	Ansattes representant	87	-
Vidar Larsen	Ansattes representant	97	64
Sum		**1 217**	**1 153**

2024

Ledelsen *(Alle tall i TNOK)*	**Tittel**	**Lønn inkl. feriepenger**	**Andre ytelser**	**Sum betalte ytelser**	**Pensjons-premie**
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 531	138	2 669	140
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 900	57	1 957	140
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 844	15	1 859	140
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 744	21	1 765	140
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 497	15	1 512	140
Sum		-	-	**9 762**	-

Administrerende direktør økte lønnen med 213 TNOK fra 2 319 i 2023 til 2 531 TNOK i 2024, som var innenfor rammen av lønnsoppgjøret.

2023

Ledelsen *(Alle tall i TNOK)*	**Tittel**	**Lønn**	**Andre ytelser**	**Sum betalte ytelser**	**Pensjons-premie**
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 319	136	2 455	134
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 802	51	1 853	134
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 691	14	1 705	134
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 658	21	1 679	134
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 459	13	1 472	134
Sum		-	-	**9 164**	-

Vi henviser til retningslinjer på lederlønn som er publisert på selskapets nettsider. I tillegg henviser vi til lederlønnsrapporten som er en egen rapport i årsrapporten 2024.

22. Betingede utfall

Selskapet startet virksomheten 15.10.2016, og det har ikke oppstått betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav i forbindelse med den ordinære driften.

23. Hendelser etter balansedagen

Det har ikke forekommet hendelser etter balansedagen med vesentlig betydning på selskapets resultat for 2024 og finansielle stilling per 31.12.24.

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2024

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2024 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvisende oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 6. mars 2025

Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Espen Opedal
Styremedlem

Anita Meidell
Styremedlem

Kristin Veierød
Styremedlem

Audun Lind-Eriksen
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Øystein Risan
Administrerende
direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:
Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (119.232/3.605.915=3,3 %)
Et nøkkeltall for lønnsomhet som viser forholdet mellom selskapets egenkapital og årsresultatet. Norske tog bruker dette nøkkeltallet for å måle avkastningen som genereres til eierne. Nøkkeltallet avkastning på egenkapitalen er også en del rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

Egenkapitalandel:
Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse (3.743.660/14.551.351=25,7 %)
Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 3 000 MNOK med tilhørende covenants krav på minimum egenkapitalandel på 20 %. En sunn egenkapitalandel er også viktig for å kunne realisere målene knyttet til investeringer i nye tog og oppgraderinger av dagens togmateriell.

Driftsresultat:
Driftsinntekter minus driftskostnader: 1.488.409 – 1.142.596 = 345.813
Nøkkeltallet viser selskapets resultat fra den underliggende driften for en gitt periode. Siden nøkkeltallet ikke inkluderer finansieringskostnader og -inntekter gir det et bilde på hvor god den underliggende driften i selskapet er, uavhengig av om driften er finansiert av eierne gjennom egenkapital eller eksternt finansiert gjennom obligasjoner og gjeld. For en avstemming av driftsresultatets forhold til årsresultatet vises det til selskapets resultatoppstilling.

Arbeidskapital:
Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: (1.089.043-1.473.993=-384.950)
Selskapets arbeidskapital er viktig for å overvåke den kortsiktige likviditeten og for å kunne ha noe fleksibilitet i den løpende driften. Arbeidskapital er også et viktig måltall i selskapets eksterne kredittvurderinger.

Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Norske tog AS som består av balanse per 31. desember 2024, resultat, utvidet resultat, egenkapitalutvikling og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og gir årsregnskapet et rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjons- og bærekraftsutvalget.

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 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.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært revisor for Norske tog AS sammenhengende i 7 år fra valget på generalforsamlingen den 27. juni 2018 for regnskapsåret 2018 med gjenvalg på generalforsamlingen den 10. juni 2022.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2024. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Virksomheten har i hovedsak vært uendret sammenlignet med fjoråret. Det har ikke vært regulatoriske endringer, transaksjoner eller hendelser som har ledet til identifisering av nye sentrale forhold i revisjonen. Våre fokusområder har derfor vært de samme i 2024 som for 2023.

PricewaterhouseCoopers AS, Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no
Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap

Sentrale forhold ved revisjonen	Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen
Nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og derivater For en nærmere beskrivelse av lån og derivater vises til note 12, 13 og 16. Balanseført verdi av selskapets låneportefølje er mrdNOK 9,620 per 31.12.2024 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse. Balanseført verdi av derivater netto er MNOK 10,745 per 31.12.2024. Låneporteføljen til Norske tog AS består per 31.12.24 av obligasjonslån til fast og flytende rente som er tatt opp i norske kroner (NOK). Låneporteføljen er vurdert til amortisert kost. Selskapet har ingen lån som måles til virkelig verdi per 31.12.24. Som sikringsinstrument er det inngått renteterminer som måles til virkelig verdi. Vi har fokusert på rutiner og prosesser rettet mot å sikre korrekt regnskapsføring av lån og tilhørende derivater fordi låneporteføljen med tilhørende derivater utgjør et betydelig beløp som er underlagt et komplekst regelverk med tilhørende omfattende beregninger.	Vi har vurdert retningslinjene og prinsippene for regnskapsføring av lån og tilhørende derivater. Dette er i det alt vesentlige vurdert å være i tråd med anerkjente prinsipper og gjeldende regelverk. Vi har kontrollert at nye lån er fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet, at de er i tråd med låneavtaler og selskapets prinsipper for regnskapsføring av lån uten å avdekke avvik av betydning. Vi har også lest noteinformasjonen som beskriver lån og tilhørende derivater, og funnet at informasjonen var tilstrekkelig.

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.

Vår uttalelse om årsberetningen gjelder tilsvarende for redegjørelsen om foretaksstyring.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende 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 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 legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.

- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.

- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.

- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets 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 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 rettvisende bilde.

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.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om iverksatte tiltak for å eliminere trusler eller iverksatte forholdsregler.

Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Uttalelse om andre lovmessige krav

Uttalelse om etterlevelse av krav om felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF)

Konklusjon
Som en del av revisjonen av årsregnskapet for Norske tog AS har vi utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som inngår i årsrapporten med filnavn NorsketogAS ESEF-reporting 31-12-2024 i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/815 om et felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF-regelverket) etter forskrift gitt med hjemmel i verdipapirhandelloven § 5-5, som inneholder krav til utarbeidelse av årsrapporten i XHTML-format.

Etter vår mening er årsregnskapet som inngår i årsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Ledelsens ansvar
Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsrapporten i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Ansvaret omfatter en hensiktsmessig prosess, og slik intern kontroll ledelsen finner nødvendig.

Revisors oppgaver og plikter
Vår oppgave er, på grunnlag av innhentet revisjonsbevis, å gi uttrykk for en mening om årsregnskapet som inngår i årsrapporten, i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket. Vi utfører vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon». Standarden krever at vi planlegger og utfører handlinger for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Som et ledd i vårt arbeid utfører vi handlinger for å opparbeide forståelse for selskapets prosesser for å utarbeide årsregnskapet i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Vi kontrollerer om årsregnskapet foreligger i XHTML-format. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 6. mars 2025
PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Securely signed with Brevio

Revisjonsberetning

Signers:

Name	*Method*	*Date*
Thorsrud, Marius	BANKID	2025-03-06 21:02

This document package contains:

- Closing page (this page)
-The original document(s)
-The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Norske tog AS

Besøksadresse
Drammensveien 35, 0271 Oslo

Postboks
Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post
post@norsketog.no

Web
norsketog.no

Norske tog

Lederlønnsrapport 2024

Innholdsfortegnelse

1. Innledning 2

2. Viktige hendelser og resultat i 2024 2
2.1. Helse, miljø og sikkerhet 2
2.2. Organisasjon 3
2.3. Utvikling i godtgjørelse til styret og ledende personer 3
2.4. Endringer i selskapsledelsen og styret 3

3. Godtgjørelse til ledergruppen 3
3.1. Godtgjørelse til styret 5
3.2.Utviklingen i lederlønn, styrehonorar, finansielle nøkkeltall og øvrige ansattes lønn relatert til godtgjørelse for perioden 2020-2024 (5 år) 6

4. Beslutningsprosess fastsatt i retningslinjene 9

5. Avvik fra retningslinjene 9

6. Informasjon om avstemning på generalforsamling 10

7. Styreerklæring 10

8. Revisors attestasjonsuttalelse om rapport om godtgjørelse til ledende personer 10

1. Innledning

Styret skal utarbeide en rapport i samsvar med allmennaksjelovens § 6-16 b, samt forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse for ledende personer, som gir en samlet oversikt over utbetalt og innestående lønn og øvrig godtgjørelse til ledende personer hvert år. Ledende personer er i denne sammenhengen definert som Norske togs styremedlemmer, administrerende direktør og øvrige direktører.

For å bidra til å nå statens mål som eier og selskapets mål er det nødvendig å tiltrekke seg høykompetent arbeidskraft på alle nivåer i organisasjonen. Norske tog har behov for kompetanse på et bredt område innen både tekniske og administrative områder, og selskapet er avhengig av å tiltrekke seg personer som er attraktive for andre virksomheter, innenfor både teknisk kompetanse på tog og kompetanse på offentlige anskaffelser i bransjen. For å kunne nå eiers og selskapets mål er det derfor nødvendig at Norske tog kan tilby konkurransedyktige betingelser. Norske tog skal vektlegge moderasjon og ikke være lønnsledende. Toppledelsens kompensasjonsordning består kun av fastlønn, i tråd med forventningene i statens eiermelding (Meld. St. 6 (2022-2023)).

Ved fastsettelse og justering av lønn i ledende stillinger i Norske tog skal det også legge vekt på utviklingen for øvrige stillinger i selskapet. For alle stillinger i Norske tog fastsettes lønnsnivået gjennom forhandlinger mellom arbeidslivets parter.

2. Viktige hendelser og resultat i 2024

Norske tog skal bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge og «det grønne skiftet» ved å leie ut tilstrekkelig mange tidsriktige tog.

Selskapet jobber mot hovedmålene konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder, effektiv og bærekraftig drift, kompetente og fornøyde medarbeidere, og finansiell handlefrihet.

Norske tog har store prosjekter som går over mange år, i tillegg til noen mindre modifikasjoner som gjennomføres fortløpende. De mindre modifikasjonene er med på å prege selskapets finansielle resultat.

Selskapet måles på avkastning av egenkapital der eier har satt et mål om fem prosent avkastning. Avkastning påvirkes av hvor mye modifikasjoner som gjennomføres i løpet av et år og økt egenkapital for å håndtere store anskaffelser, som igjen krever økt inntjening av leieinntekter. Selskapet har et krav i lånefasilitet om en egenkapitalandel på over 20 prosent. Egenkapitalandelen påvirkes av de store anskaffelsene og økt gjeld.

2.1. Helse, miljø og sikkerhet

Norske tog jobber kontinuerlig for å unngå skader både hos egne ansatte og hos underleverandører. Selskapet har et mål om at ingen skal dø som følge av Norske togs drift. I 2024 var det ingen dødsulykker direkte knyttet til Norske togs virksomhet, og det er heller ikke blitt rapportert om alvorlige skader. Det forekom en jernbaneulykke på Nordlandsbanen i oktober hvor en lokomotivfører ansatt i SJ omkom. Det skjedde som følge av kollisjon med steinras på sporet, i et tog utleid av Norske tog til operatør.

2.2. Organisasjon

Det er viktig for Norske tog å ha god tilgang til kompetent arbeidskraft i alle stillinger og funksjoner i selskapet. Mangfold knyttet til bakgrunn, kompetanse og kjønn er viktig for å oppnå dette. Selskapet har som mål at kvinner skal være prioritet i alle nyansettelser. Kvinneandelen i selskapet ved utgangen av 2024 var på 33 prosent.

2.3. Utvikling i godtgjørelse til styret og ledende personer

Gjennomsnittlig økning i grunnlønn for ledelsen i selskapet var 6,6 prosent i 2024. Budsjett for lønnsjustering av øvrige ansatte i 2024 var på 5,2 prosent.

2.4. Endringer i selskapsledelsen og styret

Det har ikke vært endringer i selskapsledelsen i 2024. Det ble valgt et nytt aksjonærvalgt styremedlem på generalforsamlingen i juni 2024, Kristin Veierød. Jan Morten Ertsaas er styrets leder. En ny ansattvalgt representant kom inn i styret fra januar 2024, Razieh Nejati Fard, og erstattet Berit Gjeruldsen.

3. Godtgjørelse til ledergruppen

Samlet godtgjørelse er summen av grunnlønn, andre ytelser og pensjonsopptjening. Hovedelementene i godtgjørelsesordningen er oppsummert i tabellen nedenfor:

Tabell 1 – Hovedelementer i godtgjørelsesordningen

Godtgjørelse		Kommentar
Grunnlønn		Grunnlønn fastsettes etter en stillings- og markedsvurdering vurdert opp mot Norske togs prinsipp om å tilby konkurransedyktige betingelser, men ikke være lønnsledende.
Pensjon		Pensjonsordningen i Norske tog er på like vilkår for alle ansatte, inkludert ledelsen. Ordningen har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12 G. Pensjonsordningen inneholder privat AFP, og har en gruppelivsforsikring på 20 G pluss 2 x lønn.
Andre ytelser	Forsikring	Personal-, helse- og reiseforsikring iht. standard for øvrige ansatte i Norske tog.
	Bilgodtgjørelse	Fast bilgodtgjørelse for administrerende direktør på 120 000 kroner. Det er bare administrerende direktør som har bilgodtgjørelse.
	Øvrige goder	Øvrige goder inkluderer mobiltelefon og dekning av bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablert standard for ledelsen og øvrige ansatte i Norske tog. I tillegg dekkes personalbillett for persontog i Norge for ledelsen på lik linje med alle ansatte i Norske tog.
Sluttvederlag		For administrerende direktør er det avtalt en særskilt etterlønn ved oppsigelse fra arbeidsgiver med kortere frist enn avtalt oppsigelsestid. Administrerende direktør har rett på sluttvederlag inntil 6 måneders etterlønn utover avtalt oppsigelsestid.

Tabellen under oppsummerer ledergruppens godtgjørelse for 2024, sammenlignet med godtgjørelsen året før.

Tabell 2 – Lønn og annen godtgjørelse til ledende personer for regnskapsåret 2023 og 2024

	Fast godtgjørelse *(Beløp i hele 1000-kroner)*				
Navn og rolle	**Regnskapsår**	**Grunnlønn**	**Andre ytelser**	**Pensjons-opptjening**	**Samlet godtgjørelse***
Øystein Risan Administrerende direktør	2024	2 531	138	140	2 809
	2023	2 319	136	134	2 589
Kjell-Arthur Abrahamsen Direktør Materiell og kunde	2024	1 900	57	140	2 097
	2023	1 802	51	134	1 987
Luca Cuppari Teknisk direktør	2024	1 744	21	140	1 905
	2023	1 658	21	134	1 813
Linda Marie Venbakken CFO	2024	1 844	15	140	1 999
	2023	1 691	14	134	1 839
Iren Marugg Juridisk direktør	2024	1 497	15	140	1 652
	2023	1 459	13	134	1 606

**Fra Lederlønnsrapporten for 2024 er samlet godtgjørelse inkludert pensjonsopptjening.*

3.1. Godtgjørelse til styret

Styrets medlemmer har ikke avtaler om annet vederlag enn styrehonorar og vederlag for deltakelse i revisjons- og bærekraftsutvalget. Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelsen til styrets aksjonærvalgte medlemmer. Ansattvalgte representanter i styret får 50 prosent av godtgjørelsen til de aksjonærvalgte styremedlemmene. Styrets medlemmer gis fast honorar for styre- og utvalgsarbeid. Varamedlemmer godtgjøres per oppmøte. Oversikt over styrets honorarer for regnskapsåret 2023 og 2024 vises i tabellen under.

Tabell 3 – Godtgjørelse til styret for regnskapsåret 2023 og 2024

Godtgjørelse (*Beløp i hele 1000-kroner*)				
Navn og rolle	**Regnskapsår**	**Honorar total**	**Styre-honorar**	**Revisjons-utvalg honorar**
Jan Morten Ertsaas Styremedlem/Styrets leder fra juni 2023	2024	410	410	-
	2023	302	302	-
Annette Malm Justad Styrets leder	2024	-	-	-
	2023	188	169	19
Marianne Abeler Styremedlem	2024	-	-	-
	2023	90	90	-
Espen Opedal Styremedlem	2024	274	194	80
	2023	261	184	77
Anita Meidell Styremedlem	2024	240	194	46
	2023	131	106	25
Kristin Veierød Styremedlem	2024	99	99	-
	2023	-	-	-
Bjørn Erik Olsson Ansattvalgt styremedlem	2024	-	-	-
	2023	29	29	-
Henriette Torgersen Ansattvalgt styremedlem	2024	-	-	-
	2023	25	25	-
Ole Høgtun Ansattvalgt styremedlem	2024	-	-	-
	2023	40	40	-
Berit Gjeruldsen Ansattvalgt styremedlem	2024	10	10	-
	2023	24	24	-
Razieh Nejati Fard Ansattvalgt styremedlem	2024	87	87	-
	2023	-	-	-
Vidar Larsen Ansattvalgt styremedlem	2024	97	97	-
	2023	64	64	-

3.2. Utviklingen i lederlønn, styrehonorar, finansielle nøkkeltall og øvrige ansattes lønn relatert til godtgjørelse for perioden 2020-2024 (5 år)

Tabell 4 viser årlige endringer i samlet godtgjørelse for administrerende direktør og nåværende og tidligere medlemmer av ledergruppen, for de siste fem år.

Lønnsvekst for selskapets øvrige medarbeidere har vært i tråd med frontfagsrammen. Det samme gjelder ledelsen, med unntak av 2024. Det ble i 2024 gjennomført en benchmarking for ledelsen der det ble sett hen til andre selskaper eid av Samferdselsdepartementet. Som et resultat av dette avviker lønnsjusteringen for ledergruppen fra anbefalt frontfagramme i 2024.

Veksten i styrets godtgjørelse har vært i tråd med alminnelig lønnsvekst i Norge, men har hatt en lavere prosentvis økning i honorar enn frontfagsrammen i perioden.

Tabell 4 – Sammenligningstabell godtgjørelse for ledelsen de siste 5 år. Prosentvis endring i samlet godtgjørelse, annualiserte tall*

Samlet godtgjørelse *(i hele 1000 kroner og årlig endring i hele 1000 kroner og i %)*						
Navn på ledende personer og stilling		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Øystein Risan Administrerende direktør	Samlet godtgjørelse	2 317	2 398	2 468	2 589	2 809
	Endring i kr	15	81	70	121	220
	Endring i %	0,7 %	3,5 %	2,9 %	4,9 %	8,5 %
Kjell-Arthur Abrahamsen Direktør Materiell og kunde	Samlet godtgjørelse	1 737	1 812	1 879	1 987	2 097
	Endring i kr	-13	75	67	108	110
	Endring i %	-0,7 %	4,3 %	3,7 %	5,7 %	5,5 %
Luca Cuppari Teknisk direktør	Samlet godtgjørelse	1 609	1 672	1 726	1 813	1 905
	Endring i kr	12	63	54	87	92
	Endring i %	0,8 %	3,9 %	3,2 %	5,0 %	5,1 %
Linda Marie Venbakken CFO	Samlet godtgjørelse	1 638	1 708	1 759	1 839	1 999
	Endring i kr	-9	70	51	80	160
	Endring i %	-0,5 %	4,3 %	3,0 %	4,5 %	8,7 %
Iren Marugg Juridisk direktør	Samlet godtgjørelse	1 433	1 483	1 537	1 606	1 652
	Endring i kr	25	50	54	69	46
	Endring i %	1,8 %	3,5 %	3,6 %	4,5 %	2,9 %

** Fra Lederlønnsrapporten for 2024 ble samlet godtgjørelse i tabellen endret fra grunnlønn.*

Tabell 5 viser totalt samlet godtgjørelse for nåværende og tidligere medlemmer av styret for de siste fem år.

I juni 2023 fikk Norske tog ny styreleder.

Det var bytte av ansattvalgte styremedlemmer i 2024. I 2024 ble antall aksjonærvalgte styremedlemmer økt fra tre til fire.

Tabell 5 viser totalt samlet godtgjørelse for nåværende og tidligere medlemmer av styret for de siste fem år. Prosentvis absolutt økning i samlet godtgjørelse, annualiserte tall

Totalt honorar *(i hele 1000 kroner og årlig endring i %)*					
Navn på styremedlem og rolle	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Annette Malm Justad Styrets leder til juni 2023	399	425	418	188	-
	1,3%	6,5%	-1,6%	-55,0%	-
Jan Morten Ertsaas Styremedlem fra juni 2022, styreleder fra juni 2023	-	-	90	302	410
	-	-	-	235,6%	35,8%
Espen Opedal Styremedlem	239	243	252	261	274
	0,8%	1,7%	3,7%	4,0%	5,0%
Marianne Abeler Styremedlem til juni 2023	169	171	177	90	-
	1,2%	1,2%	3,5%	-49,2%	-
Anita Meidell Styremedlem fra juni 2023	-	-	-	131	240
	-	-	-	-	83,2%
Kristin Veierød Styremedlem fra juni 2024	-	-	-	-	99
	-	-	-	-	-
Vidar Larsen Ansatt valgt styremedlem Fra april 2017 til mars 2021 og fra januar 2023	85	21	-	64	97
	2,4%	-75,3%	-100%	-	51,6%
Bjørn Erik Olsson Ansatt valgt styremedlem fra mars 2021 til januar 2023	-	65	89	29	-
	-	-	36,9%	-67,4%	-
Henriette Torgersen Ansatt valgt styremedlem ra januar 2022 til april 2023	-	-	89	25	-
	-	-	-	-71,9%	-
Ole Høgtun Ansatt valgt styremedlem fra april 2023 til oktober 2023	-	-	-	40	-
	-	-	-	-	-
Berit Gjeruldsen Ansatt valgt styremedlem fra oktober 2023 til januar 2024	-	-	-	24	10
	-	-	-	-	-58,3%
Razieh Nejati Fard Ansatt valgt styremedlem fra januar 2024	-	-	-	-	87
	-	-	-	-	-

Tabell 6 – Norske togs finansielle utvikling for de siste 5 år

Norske togs prestasjonsmål		2020	2021	2022	2023	2024
Egenkapitalandel	KPI	27%	25%	26%	26%	26%
	% endring	21,3%	-7,3%	1,2%	1,2%	-0,8%
Avkastning på egenkapital	KPI	3,2%	5,1%	3,2%	4,8%	3,3%
	% endring	-59,0%	59,4%	-37,3%	50,0%	-31,3%

Kompensasjon i tabell 7 er årlig gjennomsnittlig godtgjørelse med fradrag for ansatte som sitter i ledelsen. Antall ansatte er beregnet som et gjennomsnitt for året.

Tabell 7 – Gjennomsnittlig årlig godtgjørelse for fulltidsansatte, eksklusiv ledende ansatte*

Godtgjørelse		2020	2021	2022	2023	2024
Gjennomsnittlig årlig godtgjørelse	I hele 1000 kroner	838	842	891	927	1 002
	% endring		0,5 %	5,7 %	4,0 %	8,2 %
Gjennomsnittlig antall årsverk	% endring	9,1 %	30,6 %	19,2 %	8,9 %	8,2 %

**Fra Lederlønnsrapporten for 2024 ble tabellen endret. Tidligere ble det rapportert prosentvis endring i totale lønnskostnader, dette ble endret til gjennomsnittlig årlig godtgjørelse i hele kroner og prosentvis endring. Gjennomsnittlig årlig godtgjørelse består av gjennomsnittlig utbetalt lønn inkludert naturalytelser. Timelønnede er tatt ut av gjennomsnittsberegningen.*

4. Beslutningsprosess fastsatt i retningslinjene

Norske tog AS har i generalforsamling 2023 jf. vedtektenes § 5 vedtatt retningslinjer i henhold til allmennaksjeloven § 6-16 a.

5. Avvik fra retningslinjene

Fastsettelse av lederlønn for 2024 ble gjennomført i samsvar med fastsatte retningslinjer.

Det ble i 2024 gjennomført en benchmarking for ledelsen der det ble sett hen til andre selskaper eid av Samferdselsdepartementet. Som et resultat av dette avviker lønnsjusteringen for ledergruppen fra anbefalt frontfagramme i 2024 for å opprettholde konkurransedyktighet og beholde gode ledere. Hensynet til moderasjon ble ivaretatt i vurderingen. Gjennomsnittlig lønnsjustering for ledergruppen utgjorde 6,6 prosent, mot frontfagsramme på 5,2 prosent.

Selskapet vurderer at det i 2024 er ført en ansvarlig lederlønnspolitikk og at godtgjørelse til ledende personer er i samsvar med retningslinjene og i samsvar med selskapets langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

6. Informasjon om avstemning på generalforsamling

Generalforsamlingen sluttet seg til styrets lederlønnsrapport for 2023 den 3. juni 2024.

7. Styreerklæring

Styret har i dag behandlet og vedtatt rapporten om godtgjørelse til ledende personer i Norske tog AS for regnskapsåret 2024. Rapporten er utarbeidet i samsvar med selskapets vedtekter, § 6-16 b i allmennaksjeloven og forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse for ledende personer.

Rapporten blir fremlagt for Generalforsamling i juni 2025 for rådgivende avstemning.

Oslo, 6. mars 2025

Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Espen Opedal
Styremedlem

Anita Meidell
Styremedlem

Kristin Veierød
Styremedlem

Audun Lind-Eriksen
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
Ansattrepresentant

Øystein Risan
Administrerende
direktør

8. Revisors attestasjonsuttalelse om rapport om godtgjørelse til ledende personer

Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors attestasjonsuttalelse om rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Norske tog ASs rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2024, er i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16b og tilhørende forskrift.

Styrets ansvar

Styret er ansvarlig for utarbeidelsen av lønnsrapporten og for at den inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16b og tilhørende forskrift. Styret har også ansvar for slik intern kontroll som det finner nødvendig for å utarbeide en lønnsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, hverken som følge av misligheter eller feil.

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.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16b og tilhørende forskrift, og at opplysningene i lønnsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Vi har utført vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon».

Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen. Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønnsrapporten for å utforme kontrollhandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. Videre utførte vi kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av opplysningene i lønnsrapporten, herunder om den inneholder de opplysningene som kreves etter lov og tilhørende forskrift. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 6. mars 2025
PricewaterhouseCoopers AS

PricewaterhouseCoopers AS, Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no
Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap

8. Revisors attestasjonsuttalelse om rapport om godtgjørelse til ledende personer

Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

8. Revisors attestasjonsuttalelse om rapport om godtgjørelse til ledende personer

Securely signed with Brevio

Attestasjon lederlønnsrapport

Signers:

Name	*Method*	*Date*
Thorsrud, Marius	BANKID	2025-03-06 19:48

This document package contains:

- Closing page (this page)
-The original document(s)
-The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Norske tog

Likestillingsredegjørelse

Vedlegg til Norske togs årsrapport 2024

Likestillingsredegjørelse

Norske tog ønsker å tilby sine medarbeidere et arbeidsmiljø hvor folk trives og får utviklet seg både profesjonelt og menneskelig. Selskapet er opptatt av å behandle medarbeiderne rettferdig og gi alle likestilte muligheter, og har fokus på å tilrettelegge arbeidsforholdene ved behov. At Norske tog tar likestilling og mangfold på alvor er helt naturlig - det er forventet både av selskapets ansatte og av samfunnet for øvrig, som en statlig eid virksomhet.

Norske tog aksepterer ingen former for trakassering og jobber aktivt for likestilling og mot diskriminering på bakgrunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk, samt kombinasjoner av disse grunnlagene.

Denne rapporten er utarbeidet i henhold til kravene i Aktivitets -og redegjørelsesplikten og inneholder også lønnskartlegging for å analysere lønnsforskjeller mellom kvinner og menn totalt og per stillingsnivå. Norske tog har tidligere rapportert på kjønnsbalanse og aldersfordeling i styret i sin redegjørelse. Rapportering relatert til styret kan fra og med 2024 finnes i Norske togs års- og bærekraftsrapport.

Faktisk tilstand i 2024

Tabell 1 Kjønnsfordeling ansatte i Norske tog per utgangen av 2024

Kvinner	Menn	Annet	Total	Kommentar
Antall ansatte				
21	44	-	65	
Antall fast ansatte				
21	43	-	64	Alle selskapets ansatte er ansatt ved kontoret i Oslo.
Antall midlertidig ansatte				
-	1	-	1	
Antall ansatte uten fastsatt arbeidsmengde				
-	2	-	2	Selskapet har to ressurser som jobber et begrenset antall timer ved behov.

I løpet av 2024 var det totalt 67 ulike medarbeidere (22 kvinner og 45 menn) ansatt i Norske tog. Per 31.12.24 hadde selskapet 64 fulltidsansatte, herunder 21 kvinner og 43 menn.

I 2024 begynte fire ansatte i selskapet (fire menn), og to ansatte sluttet (en kvinne og én mann). Økningen i antall ansatte er en bevisst satsing for å sikre nok og riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre og følge opp anskaffelsesprosessene for nye lokal-, region- og fjerntog.

Tabell 2 Alder – og kjønnsfordeling av selskapets øverste ledelse i tall

	Ledergruppe	Utvidet ledergruppe
Kvinner	2	3
Menn	3	6

Tabell 3 Lønnskartlegging for 2022 og 2024, basert på alle som har vært fast ansatt i løpet av året. Kartlegging av lønn og overtid er utført sist i 2022 ihht. krav.

Lønns-kartlegging	Kjønnsfordeling på ulike stillingsnivåer/grupper				Totale ytelser		Fastlønn		Overtidsgodtgjørelser		
	2022		2024		2022	2024	2024		2024		
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinners andel av menns lønn		Kvinners andel av menns lønn		Kvinner	Menn	Forskjell utbetaling kvinner vs. menn
Total	36%	64%	33 %	67 %	82%	93 %	77%	89 %	19 %	81 %	39 %
Ledere (toppleder/ mellomleder)	40%	60%	30 %**	70 %	82 %	90 %	82%	79 %	0 %	0 %	-
Øvrige ansatte	36%	64%	33 %	67 %	79 %	88 %	76%	90 %	18 %	82 %	44 %

*Overtidsgodtgjørelse som følge av pålagt overtidsarbeid eller godkjent arbeidet over 7,5 time man-fre. Overtidsgodtgjørelsen varierer mellom 50, 100 og 145 prosent avhengig av når på døgnet det er, og om det er ukedag, helg eller helligdag.

**Det har vært et skifte i ledergruppen i 2024, antallet i tabellen gjenspeiler alle ledere som har vært i stilling. I slutten av 2024 er kvinneandel i ledelsen 33%.

Norske tog har opplevd en positiv utvikling i utjevningen av lønnsforskjeller mellom kvinner og menn fra 2022 til 2024. En årsak til dette er at det for lønnsoppgjøret i 2024 ble bestemt at det skulle gjøres individuelle vurderinger av lønnstillegget. Ledelsen ble også tildelt en pott som ble disponert til å utjevne forskjeller. Vi ser særlig forbedringer på fastlønn, hvor kvinners lønn har økt fra 77 prosent til 89 prosent av menns lønn i perioden. Noe av lønnsforskjellen for totale ytelser utgjøres av overtid. Andelen av overtidsarbeid er høyere for menn, og dette forklares utfra livsfaser og alderssammensetning mellom menn og kvinner, i tillegg til enkeltroller som kan større arbeidsmengde i perioder.

Norske tog har ikke identifisert risiko for diskriminering eller hindre for likestilling knyttet til forskjellene i mengde overtidsarbeid eller overtidsgodtgjørelser.

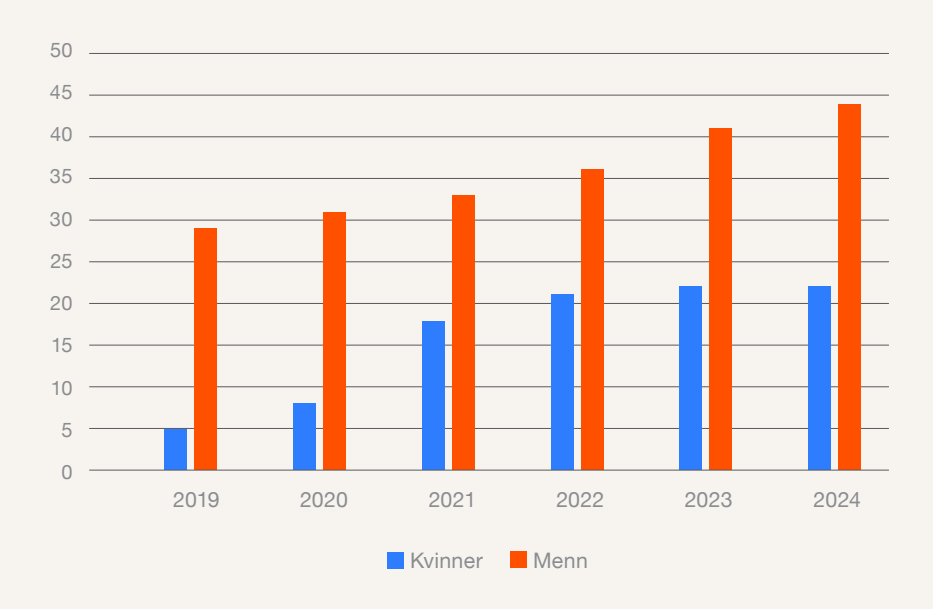
Kjønnsbalanse

Ved utgangen av 2024 hadde Norske tog en kjønnsbalanse på 32,3 prosent kvinner og 67,7 prosent menn. På toppledernivå er kjønnsfordelingen 40 prosent kvinner og 60 prosent menn.

Norske tog jobber kontinuerlig med å forbedre kjønnsbalansen i selskapet. Selskapet opererer i en tradisjonelt mannsdominert bransje, og har over de siste årene jobbet målbevisst for å øke kvinneandelen, med gode resultater. Fra å ha en overvekt av menn i stillingene knyttet til teknologi, utvikling og dokumentasjon, har selskapet hatt en sterk økning i kvinneandelen de siste årene med ansettelse av flere kvinnelige ingeniører.

Etter et realt løft på kvinneandelen i 2021, satte selskapet seg et ambisiøst mål – at kvinneandelen blant de ansatte skulle være på over 40 prosent. Per 31.12.24 var kvinneandelen på 32,3 prosent, og selskapet har dermed ikke nådd målet enda, men fortsetter sitt arbeid for å utjevne kjønnsbalansen. Norske tog har lav turnover og vokser moderat i antall ansatte, noe som påvirker Norske togs mulighet til å sette et tidfestet mål for måloppnåelse.

Figur 1 Utvikling kjønnsbalanse



Figur 1 viser utviklingen i kvinneandelen i Norske tog. Ved selskapets oppstart i 2016 var kvinneandelen på seks prosent (to kvinner og 27 menn).

Ufrivillig deltidsarbeid og midlertidig ansatte

Norske tog ønsker å unngå midlertidige stillinger og ufrivillig deltid. I 2024 hadde selskapet kun fulltidsansatte, med unntak av én ressurs som jobber 80 % etter eget ønske. I tillegg er det 2 timevikarer som jobber ved behov og eget ønske.

Norske tog leide inn eksterne rådgivere tilsvarende 28,8 årsverk i 2024. I hovedsak har rådgiverne vært knyttet til anskaffelsesprosjektene av nye lokaltog og fjerntog, opprettelse av egenforsikringsselskap, overtagelse av Flytogets materiell, samt til administrasjonens arbeid knyttet til virksomhetsstyring og nye krav til bærekraftsrapportering. Det har vært behov for midlertidig støtte på grunn av uttak av foreldrepermisjon.

Foreldrepermisjon

Norske tog oppfordrer både menn og kvinner til å ta ut foreldrepermisjon. I 2024 var det sju medarbeidere som tok ut foreldrepermisjon. Gjennomsnittlig antall uker foreldrepermisjon i virksomheten var på 27 uker for kvinner og 16 uker for menn. Alle som hadde rett på foreldrepermisjon tok det ut. Norske tog arrangerer «babyshower» for både mannlige og kvinnelige ansatte som venter barn.

Norske togs arbeid for likestilling og mot diskriminering

Prinsipper og prosedyrer

Avdelingen Økonomi, HR og administrasjon har det overordnede ansvaret for arbeidet med mangfold, likestilling og kjønnsbalanse. De samarbeider med tillitsvalgte og arbeidsmiljøutvalget for å fremme forslag og sikre fremdrift i arbeidet. Med en bedre struktur og systematikk i dette arbeidet, vil det være enklere å følge utviklingen og resultater av arbeidet fremover.

Fremme likestilling og hindre diskriminering
Mangfold og inkludering er viktig i en liten organisasjon der enkeltmedarbeidere er synlige. Norske tog vil vise at det er rom for alle, og at forskjeller skal være selskapets styrke, både menneskelig og faglig. Til tross for at selskapet er et teknisk kompetansemiljø, har organisasjonen en stor andel medarbeidere som ikke har teknisk bakgrunn.

I Norske tog skal ingen diskrimineres på bakgrunn av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, kulturell og etnisk bakgrunn. Selskapets arbeidsstyrke skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen.

Norske togs medarbeidere skal behandle alle de kommer i kontakt med gjennom sitt arbeid eller arbeidsrelaterte aktiviteter, med høflighet og respekt. Medarbeiderne må avstå fra oppførsel som kan ha negativ innvirkning på kollegaer, arbeidsmiljøet eller Norske tog. Dette omfatter enhver form for trakassering, diskriminering eller annen atferd som kollegaer eller forretningsforbindelser kan oppfatte som truende eller nedverdigende.

Både toppledelsen og styret i Norske tog er engasjert i arbeidet for likestilling og mot diskriminering. Det er en stor bevissthet om at mangfold bidrar til å styrke selskapets arbeid gjennom ulike synspunkter og gode diskusjoner rundt hvordan selskapet kan skape et bedre produkt. I 2023 ble det opprettet en Mangfolds- og inkluderingsgruppe i Norske tog som skal jobbe med tematikken. I denne gruppen er blant andre tillitsvalgte, verneombud og øverste ledelse representert. Temaet er også integrert i ledergruppens årshjul.

Gruppen møtes en gang hver måned og følger et årshjul der ulike temaer innen mangfold og inkludering tas opp. I 2024 har selskapet blant annet kartlagt potensiell risiko for diskriminering knyttet til religion og funksjonsnedsettelse. Potensielle hindringer for likestilling og utfordringer diskuteres i gruppen, og man forsøker å komme opp med løsninger for å redusere hindringer for ansettelser av kvalifiserte søkere med blant annet minoritetsbakgrunn, funksjonsnedsettelse eller hull i CVen.

Det er også opprettet en egen side på intranett for inkludering og mangfold. Her legges det jevnlig ut videosnutter og annet materiale for å bevisstgjøre ansatte når det gjelder mangfold og inkludering. Temaer innen mangfold og inkludering har også vært tema på Togakademiet .

Flere av medlemmene i gruppen har deltatt på seminarer om temaet inkludering og mangfold.

Viktigheten av mangfold og inkludering er også nedfelt i Norske togs etiske retningslinjer:

«NTs medarbeidere skal behandle alle de kommer i kontakt med gjennom sitt arbeid eller gjennom arbeidsrelaterte aktiviteter, med høflighet og respekt. Medarbeiderne må avstå fra oppførsel som kan ha negativ innvirkning på kollegaer, arbeidsmiljøet eller NT. Dette omfatter enhver form for trakassering, diskriminering eller annen atferd som kollegaer eller forretningsforbindelser kan oppfatte som truende eller nedverdigende.

NT skal ivareta likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Likeledes vil NT vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet. Rekrutteringsarbeidet skal kjennetegnes ved at alle søkere har like muligheter for ansettelse, uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, seksuell legning eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. Enhver ansatt som er på tjenestereise eller annet i oppdrag for virksomheten skal avstå fra å kjøpe seksuelle tjenester.»

I Norske togs strategi for 2024 står det blant annet:

«Rekrutteringen tilpasses selskapets strategi, behovet for overføring av kompetanse, og med mål om å opprettholde en mangfoldig organisasjon.»

En av KPI`ene som er definert i strategien for 2024 er: *Kjønnsbalanse (Høy kvinneandel ved nyansettelser blir prioritert)*

Varslingsordning

Norske tog har i samarbeid med Kvale Advokatfirma DA opprettet en felles varslingstjeneste. Denne tjenesten kan benyttes av både ansatte og eksterne interessenter og skal sikre en profesjonell, nøytral og uavhengig håndtering av varslinger i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Varslingstjenesten skal videre bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, særlig med hensyn til fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse.

Norske tog legger vekt på en åpen ytringskultur. Forhold av ulovlig eller uetisk karakter kan være til skade for arbeidsmiljøet, og det er derfor viktig at slike forhold gripes fatt i og håndteres på forsvarlig vis. Den enkelte arbeidstaker har en lovfestet rett til å varsle om kritikkverdige forhold, og denne retten gjelder også for innleide arbeidstakere og konsulenter. Det er ønskelig, men ikke et krav, at varslingstjenesten bare skal benyttes når det foreligger særskilte (kritikkverdige) forhold.

Med kritikkverdige forhold menes ulovlige forhold, brudd på alminnelige etiske normer og brudd på interne retningslinjer. Eksempler på kritikkverdige forhold er (ikke uttømmende liste):

- tilfeller av mobbing
- arbeidsforhold i strid med kravene i arbeidsmiljøloven
- uforsvarlig saksbehandling
- svikt i sikkerhetsrutiner
- seksuell trakassering
- diskriminering
- korrupsjon, maktmisbruk, økonomisk mislighold, brudd på taushetsplikt, diskriminering m.m.

Varsling bør primært skje til nærmeste overordnede leder, eventuelt via verneombud eller tillitsvalgt. Hvis dette ikke er mulig eller hensiktsmessig, kan varsling skje direkte til virksomhetens kontaktperson for varsling, som er Kvale Advokatfirma. En anonym varslingskanal er tilgjengelig på Norske togs nettsider. Varsling kan skje muntlig eller ved skriftlig henvendelse (brev, e-post eller lignende).

Administrerende direktør er ansvarlig for å kontakte styret direkte med informasjon dersom selskapet mottar et varsel. Dersom varslingen gjelder administrerende direktør, er den som mottar varselet ansvarlig for å videreformidle informasjon om dette til styreleder.

I 2024 kom det ingen varsler.

Arbeidsmiljøutvalg
Alle medlemmene i arbeidsmiljøutvalget har gjennomført HMS-grunnopplæringskurs.

AMU-møter har blitt avholdt en gang i kvartalet. Faste temaer på AMU-møtene i 2024 har vært:

- Helse -og velferdsaspektet
- Rapporterte ulykker
- Gjennomgang av handlingsplan
- Fraværsrapportering
- Avviksrapportering

En representant for bedriftshelsetjenesten har vært til stede på alle AMU-møter.

wKontorlokalene til Norske tog har under rapporteringsåret vært gjenstand for omfattende renovasjonsarbeid. Dette har ført til mye støy til tider, og det har vært nødvendig å tilpasse arbeidshverdagen til selskapets ansatte. Som en konsekvens av dette har blant annet hjemmekontorpolicyen blitt endret, og kravet om fysisk oppmøte på kontoret har blitt lempet på. Dette har vært tydelig formidlet til de ansatte gjennom allmøter, avdelingsmøter og Teams-innlegg. På grunn av disse omstendighetene har AMU også diskutert arbeidsmiljøutfordringer knyttet til oppussing av kontorbygget, oversvømmelsen i kjelleren, lunsjordning i fravær av kantine, støy i kontorarealer og plassutfordringer.

Identifisering av risiko

Norske tog skal jobbe aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering på arbeidsplassen. Selskapet har de siste årene jobbet med å strukturere og systematisere arbeidet med likestilling og mangfold. Det er særlig behov for å gjennomgå selskapets retningslinjer på de ulike personalpolitiske områdene for å kunne identifisere risiko for diskriminering og hindre for likestilling, og innføre målrettede tiltak for å fjerne disse hindrene.

Basert på det overnevnte har Norske tog gjennomført følgende tiltak:

- Utformet årshjul med aktiviteter rettet mot arbeidet med mangfold og likestilling.

- Etablert en arbeidsgruppe for mangfold og inkludering med ressurser fra HR, tillitsvalgte, verneombud og ansatte i selskapet som ønsket å være med i arbeidet.

- Inkludert spørsmål om mangfold og inkludering i medarbeiderundersøkelsen. Data fra denne undersøkelsen vil gi selskapet bedre grunnlag for å kartlegge risiko, følge med på utviklingen, beslutte og iverksette målrettede tiltak, samt oppfølging av resultater av igangsatte tiltak.

- Gjennomført risikoanalyse på tvers av virksomheten for en mer systematisk tilnærming til risikoarbeidet. Ledelsen er ansvarlig for kartleggingsarbeidet og vil deretter delegere ansvaret for oppfølging og gjennomføring av tiltak til andre ressurser der det er relevant.

- Analysert sykefraværet i større grad enn tidligere, særlig med tanke på å plukke opp trender, eksempelvis dersom det er én medarbeider som står for en stor andel av sykefraværet. Norske tog hadde et lavt sykefravær i 2024. Tre personer var langtidssykemeldt, men ingen av disse sykemeldingene var grunnet arbeidsrelatert skade eller sykdom.

- Utlyst ledige stillinger internt, slik at ansatte har mulighet til å søke. Ingen interne har søkt på utlyste stillinger.

- Innført særskilt ordning for å tilrettelegge for ansatte med annen religiøs og kulturell tilhørighet med andre høytider enn norske helligdager. De som ønsker det, har mulighet til å ta ut to permisjonsdager med lønn. Tiltaket har blitt benyttet i 2024.

Rekruttering

Selskapet ønsker å rekruttere et mangfold av medarbeidere som gjenspeiler mangfoldet i befolkningen. For å sikre kvalitet og profesjonalitet i selskapets rekruttering, benytter Norske tog to eksterne rekrutteringsbyråer, Assesit og Personalhuset. De eksterne rekrutteringsbyråene samarbeider tett med rekrutterende leder. Begge rekrutteringsbyråene er DNV-sertifisert og har kompetanse- og opplæringsprogrammer hvor ubevisste fordommer er en del av opplæringen.

På slutten av 2024 ble anbudsrunden for rekrutteringsstjenester avsluttet, og Assesit ble erstattet av Academic Work. Personalhuset fortsetter. I anbudsrunden ble viktigheten av mangfold og likestilling i Norske togs rekrutteringer vektlagt.

Norske tog har satt et krav om at det skal innkalles minimum én kvalifisert kvinnelig søker og én kvalifisert søker med minoritetsbakgrunn ved intervjuer, der det er mulig. Alle stillingsutlysninger skal inneholde en oppfordring til kvalifiserte kandidater å søke, uansett alder, funksjonsevne, kjønn, seksuell orientering, religion eller etnisk bakgrunn. Norske tog legger stor vekt på å tilrettelegge arbeidsforholdene dersom arbeidstakere har behov for det.

Lønns- og arbeidsvilkår

Alle selskapets medarbeidere er omfattet av Spekters hovedavtale, som inneholder klare retningslinjer og bestemmelser for lønnsfastsettelse. Kompensasjonen justeres årlig i tråd med gjeldende lønnsoppgjør. Topplederen får et prosentvis tillegg som tilsvarer gjennomsnittet for alle ansatte.

Norske togs medarbeidere skal behandles rettferdig og få likestilte muligheter. Selskapet skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Den lokale lønnspolitikken skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og like

arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Erfaring og kompetanse er de eneste faktorene som kan rettferdiggjøre ulikt lønnsnivå i tilsvarende stillinger. Ved ansettelser vil den endelige lønnen avgjøres i forhandlinger mellom den ansatte og Norske tog, med bistand fra det rekrutteringsbyrået som har vært ansvarlig for den aktuelle rekrutteringsprosessen på vegne av Norske tog.

Det gjøres årlige vurderinger av behovet for lønnsjusteringer utover lønnsoppgjøret, primært knyttet til endring av stilling, oppgaver eller ansvarsområder, samt for å justere eventuelle interne skjevheter i lønningsnivå. Ledergruppen, i samråd med den ansattes nærmeste leder, er ansvarlig for å vurdere behovet for ytterligere endringer hos den enkelte ansatte. Vurderingene gjøres i et utvidet ledermøte for å eliminere risikoen for både bevisst og ubevisst favorisering eller diskriminering av enkeltpersoner. Den utvidede ledergruppen sammenlikner lønnsnivåene per avdeling og opp mot det de anser som samme nivå i andre avdelinger. For eksempel bør en senior prosjektleder, en ingeniør og en regnskapssjef ligge på relativt likt lønnsnivå. Dersom det oppdages særlig store lønnsforskjeller, må utjevningen som regel fordeles over et par år, for å unngå at justeringen går utover den fastsatte prosentvise lønnsøkningen til de resterende ansatte i selskapet.

Selskapet har per i dag ikke en egen policy for lønnsfastsettelse eller endring i lønn, men vurderer å utarbeide dette.

Norske tog gjennomfører en årlig medarbeiderundersøkelse i november. I 2024 var svarprosenten på 87 prosent. Resultatene fra undersøkelsen er at Norske tog i stor grad har fornøyde og ikke minst lojale medarbeidere. Score på lojalitet var på hele 85 av mulige 100 poeng.

Forfremmelse og utviklingsmuligheter

Alle selskapets ansatte har to faste medarbeidersamtaler med nærmeste leder. I medarbeidersamtalen skal det, i samråd med leder, blant annet fylles ut en utviklingsplan. Planen kan omfatte alt fra interne opplæringer og deltakelse på frokostmøter til mer formelle kurs, sertifiseringer og masterprogrammer. Hovedsamtalen skal foregå i løpet av første kvartal, mens halvårssamtalen skal skje i løpet av tredje kvartal.

Medarbeidere som utfører deler av arbeidet på verksted, er pålagt å gjennomføre regelmessige sertifiseringer for å kunne utføre sitt arbeid. Alle kompetansebyggingstiltak utover dette er primært drevet av de ansattes lyst til å tilegne seg mer kunnskap. Tiltaket må være relevant for vedkommende stilling, men tolkes i utstrakt betydning. Det vil si at dersom en medarbeider har lederambisjoner, kan selv et kurs i psykologi ansees som relevant.

Det er ingen begrensning på antall timer kurs en medarbeider kan gjennomføre per år, men for de større opplæringsløpene, som masterprogrammer, er det satt en grense på at det kun kan gjennomføres ett program av gangen.

Når en ansatt gjennomfører et masterprogram finansiert av Norske tog, forplikter de seg til å bli i selskapet i to år etter fullført kurs. For mindre omfattende opplæringsprogrammer er forpliktelsestiden på ett år. Ved å forplikte de ansatte til selskapet etter gjennomført kurs, sikrer Norske tog at investeringen i den enkelte ansatte får avkastning.

Tilbakemeldinger fra Norske togs årlige medarbeiderundersøkelser og medarbeidersamtaler viser at det er stort rom for faglig og personlig utvikling i selskapet. Det er heller ikke identifisert noen risiko for diskriminering eller hindre for likestilling knyttet til forfremmelser eller utviklingsmuligheter. Dette er noe selskapet er stolt av og opptatt av å videreføre.

Tilrettelegging

Norske tog tilbyr og støtter et mangfoldig arbeidsliv, med høy grad av fleksibilitet, og legger stor vekt på å tilrettelegge arbeidsforholdene til den enkelte arbeidstakers behov.

Selskapet har hatt et stabilt lavt sykefravær helt siden oppstarten i 2017. I 2024 var sykefraværet på 3,5 %, en økning på 1,9 % fra året før. Økningen skyldes i hovedsak flere langtidssykemeldte av årsaker som ikke er arbeidsrelaterte.

Norske tog har faste rutiner for tilrettelegging ved langtidssykemelding, som beskriver hva arbeidstakerne kan forvente fra selskapet ved lengre tids sykefravær. Sykefravær følges opp på AMU-møter gjennom året, og utvalget har i 2024 ikke identifisert funn som utløste særskilte tiltak.

Alle ansatte som har behov for det, får spesialskjerm, -mus og -tastatur, ekstra belysning, tilpasset stol med mer på sin kontorplass. I tillegg har selskapet en avtale for støtte til utstyr på hjemmekontor. Denne avtalen innebærer at de ansatte kan kjøpe fritt valgt utstyr til hjemmekontor for inntil 25.000 NOK, forutsatt at de har signert Norske togs avtale om hjemmekontor. Ansatte kan også låne med seg utstyr fra kontoret, dersom de ønsker det.

Norske tog har mange ansatte med ikke-norsk kulturell bakgrunn. Selskapets ordning for å tilrettelegge for ansatte med annen religiøs og kulturell tilhørighet, med andre høytider enn norske helligdager er fortsatt gjeldende. De som ønsker det, har mulighet til å ta ut to permisjonsdager med lønn. I tillegg tilpasser Norske tog, så langt det lar seg gjøre, samlinger, større møter og sosiale arrangement til perioder utenom relevante høytider (som for eksempel fastetid). Detaljene rundt tilretteleggingen avklares mellom medarbeider og nærmeste leder. Kantinen tilrettelegger også for andre dietter ved behov. Per i dag tilrettelegges det for vegetarisk kost, glutenfritt og enkelte allergier. Dette justeres løpende i tråd med medarbeidernes ønsker og behov.

Norske togs retningslinjer åpner for at medarbeidere kan ha på seg det de ønsker, så lenge klesdrakten er anstendig.

Balanse mellom arbeidsliv og familie

Norske tog ønsker at de ansatte skal ha gode liv, både på jobb og hjemme,og tilrettelegger derfor for ansatte i ulike livsfaser. Forutsatt at den enkeltes stillingsbeskrivelse tillater det, tilbyr Norske tog de ansatte fleksibel arbeidstid med ytre rammer fra kl. 07-20, hvor kjernetiden er 09-14.30. Fleksibel arbeidstid gjør det mulig for den enkelte å tilpasse arbeidshverdagen til sine behov. Digitale verktøy som Teams har de siste årene muliggjort økt fleksibilitet i stillinger der dette er ønskelig og gjennomførbart.

Norske tog har etablert en generell praksis på minimum 40 prosent fysisk tilstedeværelse på kontoret. Selskapet er fleksibel på denne praksisen, og ansatte som har behov for større andel hjemmekontor kan avtale dette med nærmeste leder. HR kvalitetssikrer alle forespørsler for å sikre at det ikke blir forskjellsbehandling mellom de ulike avdelingene i selskapet. I store deler av 2024 har våre lokaler vært preget av

oppussing, noe som har gjort at vi ikke har krevd fysisk oppmøte på minst 40 %. Fra januar 2025 går vi tilbake til normalen.
Det tilrettelegges også for at ansatte kan ta ut halve omsorgsdager for fravær med sykt barn, slik at de ansatte har større fleksibilitet.

Norske tog strekker seg langt for å tilrettelegge arbeidshverdagen for sine medarbeidere, og i enkelte velferdstilfeller vil det være mulig å få redusert arbeidstid, dersom den reduserte arbeidstiden ikke medfører særlige ulemper for selskapet. Søknad om redusert arbeidstid må sendes skriftlig til nærmeste leder. Ytterligere behov for tilpasning for den enkelte medarbeider gjennomgås i den årlige medarbeidersamtalen.

Forventninger til arbeidet fremover

Norske tog er en organisasjon med mye aktivitet i en liten administrasjon. Som et resultat er det noen av de planlagte tiltakene i arbeidet med mangfold og likestilling ikke gjennomført i 2024 som planlagt. Likevel opplever vi at det har vært en positiv utvikling i arbeidet og at vi har modnet som selskap og som ansatte gjennom årets aktiviteter. Norske tog fortsetter arbeidet i 2025.

Norske tog gjennomførte i 2024 en lovpålagt risikovurdering knyttet til hindre for likestilling og risiko for diskriminering. Videre ble det gjennomført en risikovurdering av rekrutteringsprosessen, og det ble stilt krav til leverandører av rekrutteringstjenester om å ha kompetanse på mangfold og inkludering. Alle ledere, bortsett fra en ny leder, deltok på kurs i inkluderingsdugnaden. Bevisstgjøring av både bevisste og ubevisste holdninger ble gjennomført gjennom Togakademiet og innhold på intranett. Det ble startet en intervjuprosess for å ansette en person gjennom stiftelsen Helt Med. Tiltakene videreføres i 2025.

For å lykkes med likestillingsarbeidet fremover, ser Norske tog det som avgjørende å styrke samarbeidet mellom selskapet, medarbeiderne, tillitsvalgte og verneombud.

RETNINGSLINJER FOR ANSVARLIG FORRETNINGSPRAKSIS

I Norske tog arbeider vi for å sikre ansvarlighet og verdige forhold i alle deler av våre verdikjeder. Gjennom vår virksomhet påvirker vi samfunnet og omgivelsene rundt oss. Vi jobber derfor for å ha en ansvarlig og bærekraftig forretningspraksis som reduserer negativ påvirkning knyttet til mennesker, samfunn og miljø. Disse retningslinjene, inkludert våre etiske retningslinjer for ansatte og leverandørene våre, danner grunnlaget for vår ansvarlige forretningspraksis.

Norske tog skal respektere grunnleggende menneske- og arbeidstakerrettigheter gjennom å ivareta menneskene som arbeider i egen virksomhet og i våre verdikjeder, og bidra til god ressursbruk som begrenser negativ påvirkning på miljø, klima og samfunn. Vi er derfor forpliktet til, og bygger vår forretningspraksis på, prinsipper og rettigheter nedskrevet i Verdenserklæringen om menneskerettigheter, Den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) erklæringer om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP, 2011) OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper (OECD 2011/2023) og FNs Bærekraftsmål. Konvensjoner, veiledende prinsipper og erklæringer som vist til i etiske krav til våre leverandører, gjelder også for Norske tog sin egen virksomhet.

1. AKTSOMHETSVURDERINGER

Norske tog jobber kontinuerlig for å ha effektive aktsomhetsvurderinger for menneske– og arbeidstakerrettigheter, miljø og samfunn på plass. Dette for å unngå å bidra til rettighetsbrudd og negativ påvirkning i vår virksomhet og vår leverandørkjede.
Vi utfører aktsomhetsvurderinger og redegjør for disse offentlig, i tråd med forventningene i åpenhetsloven som vi er omfattet av, og OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv (OECD, 2023).

Norske tog har fokus på å videreutvikle vårt system for å kartlegge, stanse, forebygge og redusere risiko relatert til negativ påvirkning på mennesker, miljø og samfunn. Der våre aktiviteter forårsaker eller medvirker til negativ påvirkning på mennesker, miljø eller dyr skal vi søke å stanse denne aktiviteten, og gjenopprette skaden. Norske togs rutine for gjenoppretting har tydelige føringer for håndtering og oppfølging av brudd og skade.

Tiltak for gjenoppretting utarbeides i en handlingsplan sammen med interessenter, og effekten av tiltakene vurderes og kommuniseres til berørte parter. Der leverandøren er ansvarlig for den negative påvirkningen/skaden er leverandøren også ansvarlig for gjenoppretting. Norske tog skal bruke vår innflytelse til at virksomheten som forårsaker skade arbeider for å redusere risiko for at skade fortsetter eller oppstår i sin virksomhet og i kontrakter med Norske tog. Norske togs rutine for gjenoppretting er en integrert del av virksomhetsstyringen vår.

2. ANSVARLIGE INNKJØP

Norske tog har store anskaffelser. Vi anser ansvarlige innkjøp som et av våre viktigste virkemidler i arbeidet for bærekraftig forretningspraksis. Norske tog skal tilpasse våre innkjøp slik at vi styrker, og ikke undergraver, leverandørers forutsetninger til å levere på krav som skal sikre gode forhold for mennesker, samfunn og miljø.

Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften. Grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarhet, og forholdsmessighet gjelder ovenfor alle våre leverandører, også for det tilfellet det er konstatert eller mistanke om brudd på retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis. Norske tog følger statens regler for vektlegging av miljø, klima, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn.. Vi har utarbeidet retningslinjer for anskaffelser og rutiner som er integrert i Norske tog sin prosjektmodell.

Norske togs etiske retningslinjer for ansatte krever at ansatte ikke forårsaker eller bidrar til brudd på alminnelige og spesielle konkurranseregler.

KRAV TIL LEVERANDØRER

Vi forventer at våre leverandører og samarbeidspartnere arbeider målrettet og systematisk for etterlevelse av våre retningslinjer for leverandører som dekker grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, antikorrupsjon, dyrevelferd og miljø. Vi forventer at våre leverandører:

- Følger våre retningslinjer for leverandører (Code of Ethical Conduct for suppliers) for anstendig arbeidsforhold, miljø, anti-korrupsjon, dyrevelferd, arbeider aktivt med aktsomhetsvurderinger, det vil si: gjøre egne risikokartlegginger for negativ påvirkning på mennesker, miljø og dyr og stanse, forebygge og redusere slik påvirkning.
- Viser vilje og evne til kontinuerlig forbedring for mennesker, samfunn, miljø og dyr gjennom samarbeid.
- På oppfordring fra Norske tog kunne dokumentere hvordan de selv, og eventuelt underleverandører, arbeider for å etterleve retningslinjene og øvrige kontraktskrav.

ANTIKORRUPSJON OG HVITVASKING

Norske tog har nulltoleranse for korrupsjon i enhver form. Norske tog skal arbeide aktivt mot alle former for korrupsjon, og for at dette ikke skal forekomme i selskapets forretningsaktiviteter. Korrupsjon omfatter mellom annet alle typer bestikkelser og utilbørlige gaver.

I våre etiske retningslinjer for medarbeidere tydeliggjøres det at ansatte ikke skal medvirke til handlinger som kan bringe dem i et avhengighetsforhold til selskapets kunder, leverandører, eller andre av selskapets forbindelser, som kan hindre objektiv opptreden. Retningslinjene gir tydelige føringer knyttet til anti-korrupsjon, gaver, representasjon og private verv. Medarbeidere skal ta avstand fra enhver uetisk forretningspraksis.

God virksomhetsstyring tilsier at Norske tog må sikre at virksomheten drives på en forsvarlig måte, også hva gjelder hvitvaskingsproblematikk og korrupsjon. Norske tog skal til enhver tid sikre at tilstrekkelige rutiner og tiltak for å unngå korrupsjon og

hvitvasking er integrert i virksomheten og at vi setter krav og kontrollerer etterlevelse hos våre leverandører ut ifra en vesentlighetsvurdering.

3. KLIMA OG ENERGI

Norske tog skal ha oppdatert kunnskap om våre klimagassutslipp. Vi har identifisert muligheter for utslippskutt i både egen virksomhet og i verdikjeden som skal følges opp gjennom eksempelvis tiltak, samarbeid og leverandørdialog. Norske tog skal også gjennomføre jevnlige klimarisikoanalyser for å sikre at risikoene og mulighetene knyttet til klima er hensyntatt i Norske togs beslutninger og prosjekter.

Norske tog skal ved anskaffelser av nye tog legge til rette for at våre tog er klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen gjør det mulig. Vi skal søke kontinuerlig forbedring og reduksjon av energiforbruk som del av vår forvaltning av togparken.

4. MILJØ, SIRKULARITET OG MATERIALGJENVINNING

Norske tog minimerer miljøpåvirkning ved å sikre gjenvinning av materialer og avfall i forvaltning og utfasing av våre tog. Vi skal tenke sirkulært i hele togets livsløp; fra våre anskaffelser, til hvordan vi forvalter togparken og faser ut tog. Våre tog skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og ved anskaffelser setter tilstreber vi en ombruks og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90 %.

Vi skal stille tydelige krav knyttet til sirkularitet og livssykluskostnader i våre prosjekter og kontrakter.
Leverandørdokumentasjon på hvordan aspekter knyttet til miljø og vesentlige påvirkninger på miljø skal ettergås og vurderes av Norske tog. Norske tog skal etterspørre dokumentasjon på relevante standarder på at leverandører av de varer og tjenester som kjøpes inn jobber med kontinuerlig forbedring og styring av sin virksomhet.

Norske tog skal bruke kjente standarder i den utstrekning det lar seg gjøre, for å muliggjøre effektive prosesser hos våre tilbydere og kontraktspartnere. Vi skal sette leverandørkrav om miljøsertifisering ISO14001 i alle anskaffelser hvor dette er relevant.

Vi kommuniserer åpent om påvirkninger vi har på miljø, sirkularitet og materialgjenvinning, og håndtering av påvirkningen i vår årlige bærekraftsrapport.

5. UNIVERSELL UTFORMING AV TOG

Norske tog aksepterer ingen former for trakassering og jobber aktivt for likestilling og mot diskriminering i måten vi forvalter vårt oppdrag om å anskaffe og forvalte tog.

Muligheten for å velge togtransport er viktig også for passasjerer med nedsatt funksjonsevne, og Norske tog skal derfor tilfredsstille TSI PRM-forskriften og etterstrebe universell utforming av tog i alle toganskaffelser for å legge til rette for at alle mennesker, uavhengig av funksjonsnedsettelser kan få adgang til togene. Norske tog skal sikre brukermedvirkning i alle vesentlige faser av anskaffelsesprosjektene.

6. LIKESTILLING, MANGFOLD OG INKLUDERING

Norske tog skal tilby sine medarbeidere et arbeidsmiljø hvor folk trives og får utviklet seg både profesjonelt og menneskelig. Dette innebærer å ha tydelige og gode rammer for våre ansatte. Norske tog aksepterer ingen former for trakassering og jobber aktivt for likestilling og mot diskriminering i alle former. Spesielt jobber vi mot diskriminering på bakgrunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønns-identitet og kjønnsuttrykk, samt kombinasjoner av disse grunnlagene.

Vi skal hindre diskriminering og sikre likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning.
Våre etiske retningslinjer for ansatte gir tydelige forventninger til de ansatte knyttet til menneskeverd, likestilling og integrering.

7. FAGORGANISERING OG ARBEIDEREPRESENTASJON

Norske tog støtter opp om retten til fri fagorganisering og andre former for demokratisk valgt arbeiderrepresentasjon. Vi skal involvere arbeiderrepresentanter i vårt arbeid med bærekraftig forretningspraksis.

LAND UNDER HANDELSBOIKOTT

Norske tog, inkludert våre leverandører og samarbeidspartnere, skal unngå handelspartnere som har aktiviteter i land som er pålagt handelsboikott av FN og/eller norske myndigheter.

INTERESSENTINVOLVERING

Norske tog jobber for å kontinuerlig forbedre og videreutvikle dialog med våre interessenter og ta ansvar i verdikjeden for å få informasjon om hvorvidt våre aktiviteter, og vår leverandørkjede har negative påvirkninger, og hvordan vi eventuelt skal håndtere disse. I vår rutine for gjenoppretting er interessentkartlegging og -dialog en forutsetning for å kunne gjennomføre tilstrekkelige tiltak.

I anskaffelsesfasen sikrer vi interessentkartlegging og -dialog ved å gjennomføre grundige aktsomhetsvurderinger, og ved å stille tydelige og høye krav i anskaffelser. I Norske togs prosjektmodell har vi rutiner for interessentkarlegging. Kartleggingen skal få frem hvilke interessenter (personer, grupper, organisasjoner) som kan bli berørt av eventuelle tiltak/prosjekt og avdekke mulige interessekonflikter.

VARSLING OM KRITIKKVERDIGE FORHOLD

Norske tog har i samarbeid med en ekstern aktør opprettet en felles varslingstjeneste. Varslingstjenesten kan benyttes av både interne og eksterne interessenter og varslinger kan skje muntlig eller ved skriftlig henvendelse til Norske tog eller ekstern varslingstjeneste. Norske tog skal kommunisere sine varslingsrutiner. Varslinger skal håndteres profesjonelt, nøytralt og uavhengig i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Varslingstjenesten skal videre bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, særlig hva angår fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse.

SAMARBEID OG DIALOG I JERNBANESEKTOREN

I tillegg til Norske tog, så består jernbanesektoren i Norge av Jernbanedirektoratet, infrastrukturforvalteren Bane NOR, Entur, togselskapene og en rekke entreprenører. En god dialog mellom

aktørene i jernbanesektoren er viktig for å enes om felles problemstillinger som kan løses best sammen. Norske tog skal derfor være en konstruktiv og proaktiv aktør i sektoren, og vi skal dra nytte av samarbeid for å adressere viktige temaer som angår Norske togs arbeid med klima, miljø og sosial bærekraft.

I vårt arbeid med bærekraft, er samarbeid i sektoren identifisert spesielt viktig i vårt arbeid for sikre lang levetid for togene gjennom godt vedlikehold, å redusere klimagassutslipp, øke grad av sirkularitet og materialgjenvinning, både ved vedlikehold og avhending av tog, oppnå sikkerhet i, og universell utforming av, togtransport.

Deltakelse i forsknings- og utviklingsprosjekter og i faglige nettverk muliggjør at vi kan samarbeide om, være oppdaterte på og påvirke utvikling i jernbanesektoren.

FORPLIKTELSE OG OPPFØLGING AV RETNINGSLINJER

Medarbeidere og styret i Norske tog forplikter seg årlig til etiske retningslinjer og retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis.