Års- og bærekrafts-rapport 2024

Vygruppen

Innhold

Innledning

Nøkkeltall 4
Konsernsjefen har ordet 6
Viktige hendelser i 2024 10

Dette er Vy 15

Vygruppen 16
Buss 17
Tog 18
Flåmsbana og reiselivssatsing 19
Gods 20
Konsernledelsen 21
Vår strategi 22

Forretningsstyring 27

Styrets beretning 28
Eierstyring og selskapsledelse 33

Bærekraftsberetning 36

ESRS2 37
Klimaendringer E1 49
Forurensing E2 81
Egen arbeidsstyrke S1 84
Arbeidstaker i verdikjeden S2 95
Forbrukere og sluttbrukere S4 108
Forretningsskikk G1 113
GRI-indeks 115
Revisors beretning bærekraft 119

Finansiell beretning

Årsregnskap Vy-konsernet 120
Årsregnskap Vygruppen AS 163
Skattepolicy 184
Revisors beretning 185

Nøkkeltall 2024

Sykefravær

7,9%

Ansatte i 2024

Kvinner 17%

Menn 83%

Vekst i antall togreiser (Norge)

2,5%

Punktlighet persontog (Norge)

87%

Omsetning

19 359 MNOK

Antall ansatte

12 035

Resultat etter skatt

-112 MNOK

Antall reiser

213 millioner

Kundetilfredshet

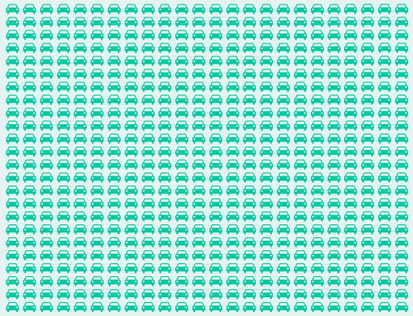
Togreisende	76/100
Bussreisende	82/100

Vekst i antall bussreiser

5,3%

Vy bidrar til å redusere klimagassutslipp

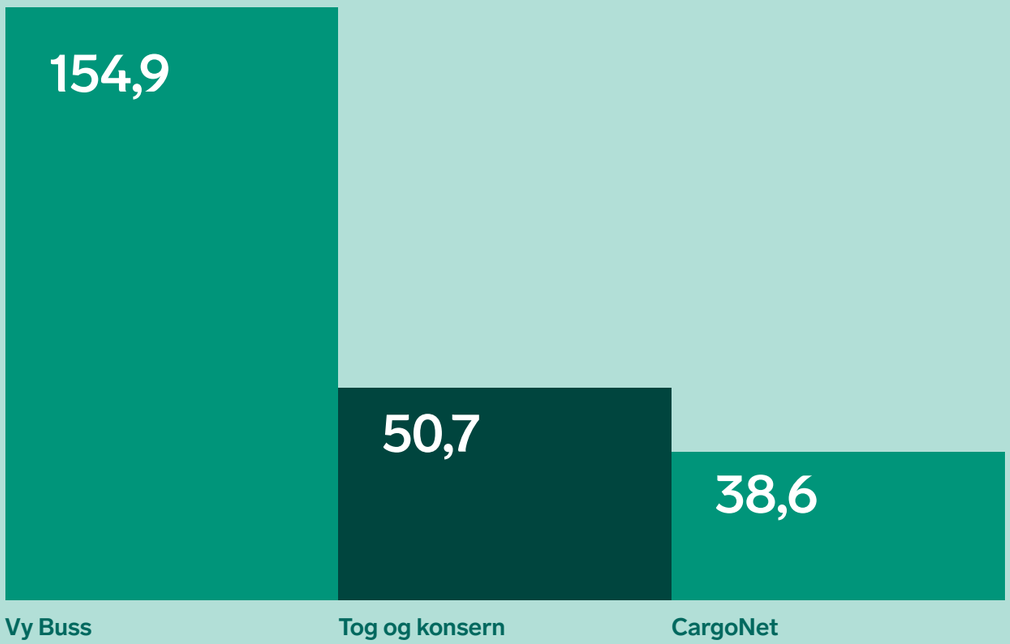
600 biler
blir i snitt erstattet av et fullt tog i rushtrafikk



1 200 trailere
erstattes av CargoNet sin godsvirksomhet per driftsdøgn

Klimagassutslipp (tonn CO_2e)

I tusen tonn



787 525
CO_2-ekvivalenter* spart sammenlignet med alternativ transport med bil og lastebil.

Dette tilsvarer det årlige utslippet fra

400 860 biler

Elbussandelen økte til 14%

Konsernsjefen har ordet

Vekst tross vanskeligheter

Kollektivtransport er en viktig del av løsningen på klimautfordringene, og helt nødvendig for at byene skal være fremkommelige og gjøre det mulig å reise uten å ha egen bil.

Vys visjon og vårt viktigste bidrag er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig, slik at flere velger å reise sammen eller frakte godset sitt på bane fremfor vei.

Gro Bakstad
Konsernsjef i Vy

”Når veier og baner er stengt, er det også tøft å være medarbeider i Vy. Jeg er stolt av å ha så dyktige medarbeidere som kaster seg rundt og planlegger, hjelper og veileder kundene våre når ting ikke går som planlagt.”

Samtidig jobber vi hardt for å redusere våre egne klimagassutslipp. I 2024 har vi blant annet kjørt mer tog og buss, men likevel kuttet utslipp sammenlignet med 2023, økt andelen elektriske busser og åpnet et eget solcelleanlegg på Mysen. Det er motiverende at arbeidet vårt blir lagt merke til, og vi er stolte av at norske forbrukere i 2024 kåret Vy til Norges mest bærekraftige transportselskap (Sustainable Brand Index**).**

Rekordmange reiser

Vi er ekstra godt fornøyde med at veksten i antall reiser med våre tog og busser fortsetter i 2024, for det har vært et tøft år for både kundene og oss. Store snømengder og arktiske temperaturer stengte veier og baner, og snøen skadet mange av togene. I etterpåklokskapens lys ser vi at vi dessverre kjørte togene for hardt i vinterværet, for det tok lang tid å reparere alle feilene som oppsto.

I tillegg sviktet den gamle toginfrastrukturen jevnlig, og alt for mange tog ble innstilt eller forsinket. Punktligheten for våre tog endte på 86,8 prosent, godt under målet på 90,8 prosent og lavere enn fjoråret som var på 88 prosent. Forsinkelser og innstillinger er selvsagt krevende for kundene våre som er avhengig av at togene går som de skal.

Når veier og baner er stengt, er det også tøft å være medarbeider i Vy. Jeg er stolt av å ha så dyktige medarbeidere som kaster seg rundt og planlegger, hjelper og veileder kundene våre når ting ikke går som planlagt.

Utfordringene gjennom 2024 medførte at det økonomiske resultatet i Vy ble svakere enn målsatt for året. Stengte banestrekninger rammet godskundene og CargoNet hardt. Randklev bru på Dovrebanen åpnet ikke før i slutten av mai, og Ofotbanen/Malmbanen var stengt i mange uker i vinter. Nordlandsbanen måtte stenges i mange uker i høst etter et ras, i tillegg til andre hendelser som rammer infrastrukturen. Det jobbes hardt med å redusere egne kostnader og forbedre rammevilkårene for gods på bane. Stengte banestrektninger har også bidratt til store utfordringer for nattogs-kontrakten Stockholm-Narvik. Denne kontrakten ble avsluttet i desember 2024.

Dyktige og engasjerte medarbeidere

I kundetilfredshetsundersøkelsene i både buss og tog får medarbeidere om bord svært gode tilbakemeldinger av kundene. Det er viktig, for kundemøtene er avgjørende i vår bransje. Og til tross for et røft år, er medarbeidernes engasjement også høyt.

Etter pandemien har sykefraværet i hele norsk næringsliv ligget på et høyere nivå enn før. Vy er ikke noe unntak, med et samlet sykefravær på 7,9 prosent. Det var en nedgang fra 8,2 prosent året før, og det jobbes målrettet for å redusere dette.

Vy og Flytoget slås sammen

I september meddelte regjeringen at Vy og Flytoget skal slås sammen tidlig i 2025 ved at Flytoget skal bli et datterselskap i Vygruppen. Dette er et viktig steg i forberedelsene til en integrering av Flytogets ruter i det øvrige regiontogtilbudet på Østlandet senest fra 2028. I perioden fra sammenslåingen og frem mot integreringen av togtilbudet, får vi nå mulighet til å bli godt kjent med Flytogets dyktige medarbeidere, og sammen videreutvikle togtilbudet på Østlandet, til beste for både hverdagsreisende og de som skal ut å fly.

Nye satsinger og kontrakter til Vy

Jernbanedirektoratet jobber nå med å vurdere omfanget og inndeling av fremtidige trafikkavtaler for persontog i Norge. Mens det arbeidet foregår, har Samferdselsdepartementet bestemt at Jernbanedirektoratet skal direktetildele Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen (pakke 1 Sør) til Vy fra desember 2027, i inntil fem år. Vi gleder oss til gjensynet med mange dyktige medarbeidere og togstrekninger vi kjenner godt.

Vi vet at interessen for grensekryssende trafikk er stor, og vil derfor gjerne knytte Norge tettere til Norden og Europa. Vy doblet antall avganger til Göteborg på slutten av 2023, og har hatt mange flere passasjerer enn forventet i 2024. Nå skal vi satse videre, og neste steg er å forlenge to avganger hver vei videre til og fra Malmö fire uker til sommeren. Vi håper dette sommertoget blir populært, og at det er noe vi kan gjenta videre fremover. Siden våren 2024 har vi også vært i dialog

med danske DSB for å se på et kommersielt samarbeid på strekningen Oslo-København fra 2026.

I bussvirksomheten vinner og taper vi busskontrakter om hverandre, og i 2024 er vi spesielt glade for å ha gjenvunnet busskjøringen på Møre og i Drammen, og at vi vant to kontrakter for Ruter i Bærum. I ekspressdelen av bussvirksomheten tilpasser vi tilbudet til etterspørselen hele tiden, og lanserer nye ruter der vi tror kundene ønsker seg et bedre busstilbud. Det siste halvannen året har vi utvidet to av rutene våre helt til Bergen. Vy190 som går langs kysten fra Oslo til Kristiansand og Stavanger, tok vi videre til Haugesund og Bergen. Vy450 til Valdres blir utvidet over fjellet til Fagernes og helt til Bergen. Det blir spennende å følge utviklingen på disse rutene.

Flere ferie- og fritidsreisende

Det er god utvikling og høy aktivitet i ferie- og fritidsmarkedet, blant både norske og utenlandske reisende. Antall reiser på Flåmsbana for året har økt med 23 prosent sammenlignet med i fjor.

I ekspressbussamarkedet opplever vi også stor etterspørsel fra ferie- og fritidsreisende, og vi får svært gode tilbakemeldinger fra kundene som reiser med oss. Den norske virksomheten har høy kundetilfredshet, og selv om vi måtte gi fra oss ledelsen i Svenskt kvalitetsindeks i år, etter 13 år på topp, endte Vy Bus4You på en sterk andreplass mens Vy Flygbussarna fikk fjerdeplass. De gode resultatene kan vi takke våre medarbeidere for, som tar imot de reisende som sine egne gjester.

Hver tur teller

2024 har gitt oss både opp- og nedturer. De to tingene som har gledet meg aller mest er veksten i antall reiser, tross vanskelighetene. Og at vi sammen i Vy jobber hardt for å gi kundene en god reise, også når ting ikke går som planlagt. For hver tur teller.

Viktige hendelser i 2024

Regjeringen ønsker ett statlig togselskap

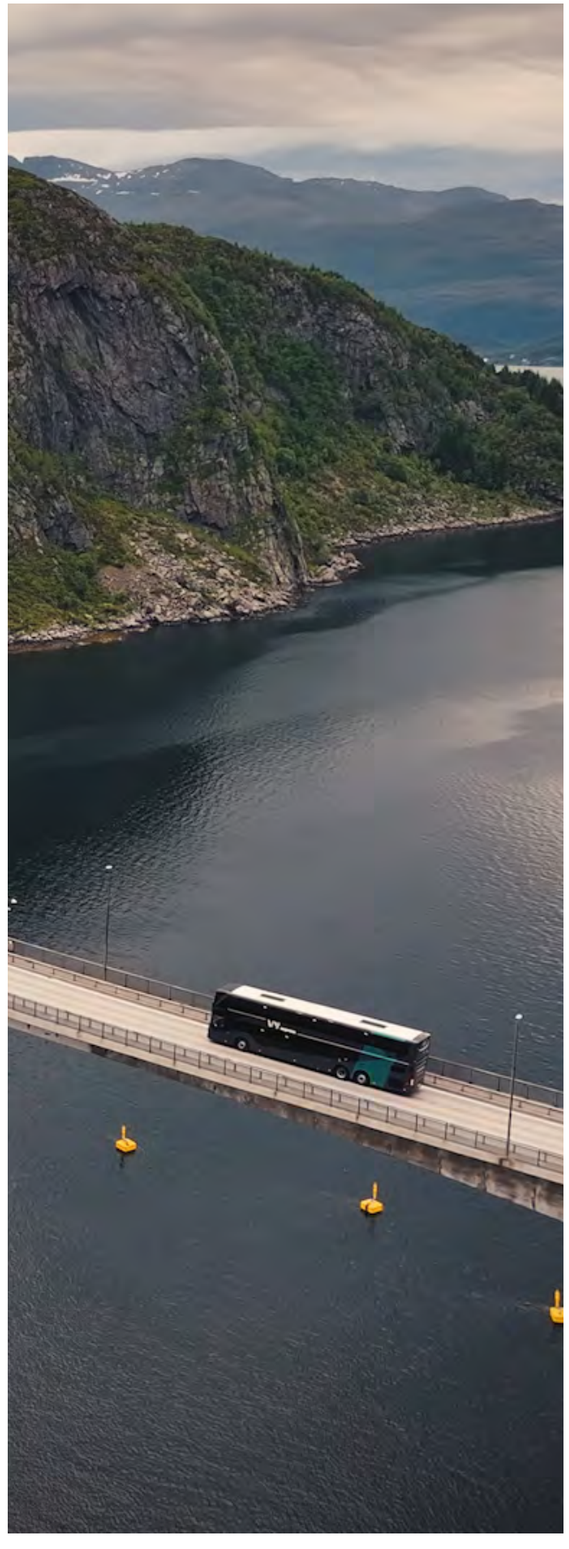
Regjeringen har besluttet at Vy og Flytoget skal slås sammen tidlig i 2025. Flytoget vil bli et datterselskap i Vygruppen AS. Integreringen av flytogtilbudet i Vys øvrige togtilbud på Østlandet skjer senest i 2028.

Dovrebanen åpnet igjen

Randklev bru på Dovrebanen åpnet igjen 20. mai 2024 etter at den raste i elven i august året før. Dette begrenset godstransporten på bane mellom Østlandet og Midt-Norge i ni lange måneder.

CargoNet sporet av på Sørlandsbanen

Et godstog fra CargoNet sporet av på Sørlandsbanen i mai, og skapte trafikkstans over flere dager. Over 18 000 sviller ble skadet og måtte byttes ut etter avsporingen.



En tøff vinter skapte problemer

En uvanlig kald vinter skapte store problemer for både tog, godstog og busser. Krevende værforhold, dårlig toginfrastruktur og mangel på tog forklarer mange av innstillingene og forsinkelsene. Dette har rammet togpassasjerene spesielt hardt.

Baner stengt etter godstogavsporing i Vest og Nord

Det ble store materielle skader da et godstog fra OnRail sporet av ved Arna stasjon i mars. Bergensbanen var derfor stengt i flere dager i påsken 2024 som følge av hendelsen. Malmbanan og Ofotbanen var også stengt i flere uker på grunn av avsporinger.

Vy overtar Sørlandsbanen i 2027

Regjeringen offentliggjorde at Vy direktetildeles kjøringen på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen fra desember 2027. Kontrakten blir midlertid med varighet maksimalt til 2032.

Vy vant kontrakt med selvkjørende buss i Gøteborg

Vy ble tildelt oppdraget om å drive en selvkjørende buss i Gøteborg, mellom sentralstasjonen og Liseberg. Prosjektet har en varighet på to år og planlegger oppstart våren 2025.

Vy gjenvant bussanbudene på Møre

Vy buss vant anbudskonkurransen om drift av FRAM ekspress og kollektivtrafikken i Ålesund og Volda, på søre Sunnmøre. De to kontraktene er på over ti og 13 år og består av elektriske busser.

Dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpnet

I mai ble dobbeltsporet mellom Arna og Bergen høytidelig åpnet. Med dobbeltspor har vi økt fra 26 til 66 avganger i døgnet mellom Bergen og Arna på hverdagene.

Vy overtar to busskontrakter i Bærum

Vy vant to busskontrakter i Bærum etter at Unibuss, som en del av rekonstruksjonen av selskapet, måtte si fra seg to kontrakter med Ruter. Etter en svært kort overtakelsesperiode fikk vi i oktober 436 nye kollegaer.

Vy startet ny bussanbudsperiode i Drammen

1. juli startet en ny periode der Vy skal kjøre bussene i Drammen. Kontrakten inneholder 113 busser hvorav 85 er el-busser, og varer i minimum 10 år. Vy buss har over 300 medarbeidere i Drammen.

Vy tapte tog-anbudet på X-trafik

Vy tapte toganbudet på X-trafik, som vi har kjørt i veldig mange år. Det betyr at vi dessverre må levere denne kontrakten over til finske VR sommeren 2025.

Nytt selvkjøringsprosjekt i Stavanger

Vi fortsetter selvkjøringspiloten med Kolumbus i Stavanger. I dette prosjektet er målet at sikkerhetsverten skal ut av bussen og at bussen skal drives fra driftssentralen.

Vy Tåg AB avslutter nattogkontrakt

Etter eget ønske avsluttet Vys svenske togvirksomhet kontrakten Nattåget mellom Stockholm og Narvik etter bare fire år. Det var krevende økonomiske betingelser som gjorde at kontrakten ble avsluttet.

Vy er mest bærekraftige transportselskap

Norske forbrukere kåret Vy som den mest bærekraftige merkevaren i transportbransjen. Dette kom frem i den årlige merkevareundersøkelsen Sustainable Brand Index.

Vårt første solcelleanlegg

I november satt vi i drift vårt første solcelleanlegg. Anlegget består av hele 304 solcellepaneler og er på taket til Vy buss sitt anlegg i Mysen.

Vys styreleder kåret til årets styreleder

Berit Svendsen ble kåret til årets styreleder for sin innsats som styreleder i Vygruppen AS. Erna Solberg delte ut prisen, og i begrunnelsen trakk hun frem hvordan Svendsen har vært opptatt av teambygging, strukturert møteledelse og strategisk samarbeid i sitt styrearbeid.

Dette er Vy

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap med virksomhet innenfor tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Som et statlig heleid aksjeselskap jobber vi for å levere høyest mulig avkastning over tid, innenfor bærekraftige rammer, samtidig som vi effektivt bidrar til å nå sektorpolitiske mål. Vår visjon er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig, slik at enda flere velger å reise med buss og tog, og transportere gods med jernbane.

Antall ansatte

12 035

Omsetning

19 359 MNOK

Antall årsverk

10 073

Buss

Vy er Norges største busselskap med virksomhet i Norge og Sverige. Vi har busstrafikk på oppdrag for norske fylkeskommuner og svenske län, og kommersiell kjøring med ekspressbusser, flybusser og turbusser. Den svenske delen av Vy Buss har hoveddelen av sin virksomhet i sydvest-Sverige, mens vi i Norge kjører rute-, tur og ekspressbusser i Øst, Vest, Sør og Midt-Norge.

Antall reiser

144,9 millioner

Omsetning

8 605 MNOK

Antall årsverk

6 234

Tog

Vys togvirksomhet i Norge består av lokaltog, regiontog og fjerntog på Øst- og Vestlandet. I 2024 ble det besluttet at Vy og Flytoget skal slås sammen tidlig i 2025. Det ble også bestemt at Vy skal direktetildeles kontrakten om togkjøringen på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen fra desember 2027.

I Sverige er Vy operatør av fire togkontrakter: Nattogtrafikken i øvre Norrland (avsluttet i desember 2024), Norrtåg, X-trafik og Värmlandstrafik.

Antall reiser

68,4 millioner

Omsetning

8 606 MNOK

Antall årsverk

2 597

Flåmsbana og reiselivssatsing

Vy satser på utvikling av bærekraftige reiselivstilbud basert på kollektivtransport. Vi tilbyr fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske og internasjonale turister og internasjonale turoperatører. Aktivitetene drives hovedsakelig gjennom de deleide selskapene Flåmsbana og Fjord Tours. Denne satsningen bidrar til at flere velger kollektiv transport, samtidig som det skaper lokale arbeidsplasser og helårsturisme.

Antall reiser

956 348

Gods

Vys godsvirksomhet, CargoNet, er Norges ledende aktør innen godstransport på jernbane. CargoNet frakter alt fra mat og post, til tømmer, malm og flydrivstoff. CargoNet står for rundt 65 prosent av all godstransport på bane i Norge og håndterer daglig et volum som tilsvarer cirka 1200 lastebiler. Virksomheten tilbyr miljøvennlig og trygg godstransport på bane innenlands og mellom Norge og Sverige. Selskapet drifter også ti godsterminaler.

Omsetning

1 306 MNOK

Antall årsverk

480

Konsernledelsen

Per 31.12.2024

Gro Bakstad
Konsernsjef
Vy

Erik Røhne
Konserndirektør
Tog

Ole Engebret Haugen
Konserndirektør og
Administrerende direktør
Vy Buss

Ingvild Storås
Konserndirektør og
Administrerende direktør
CargoNet

Irene Katrin Thunshelle
Konserndirektør
Økonomi og finans

Marius Holm
Konserndirektør
Marked og kommunikasjon

Kristian Kolind
Konserndirektør
Forretningsutvikling og teknologi

Kristin Flagstad
Konserndirektør
Organisasjon og HR

Vår strategi

Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig

Vys visjon er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig. Visjonen springer ut av samfunnsoppdraget vårt om å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. Vårt mål er å vokse ved at flere velger bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.

Dette er grunnlaget for Vys fremtidige satsinger og mål, og er selskapets viktigste bidrag til et mer bærekraftig samfunn.

Vi har satt oss et ambisiøst mål for 2025 hvor vi skal spare samfunnet for én million tonn CO2-ekvivalenter. Spart utslipp for samfunnet beregnes ut ifra alternativt utslipp fra antall gjennomførte reiser og godstransporter, fratrukket vårt eget utslipp. Antall reiser og transporter er derfor en viktig del av hovedmålet.

I tillegg til klima og miljø, omfatter bærekraft også sosiale og samfunnsmessige forhold. Vi skal bidra til et mer bærekraftig samfunn ved at flere kan dele de samme ressursene. Ved å avlaste veiene for trengsel og tungtransport, vil antall ulykker reduseres og det vil bli vesentlig lavere lokale utslipp og støy. Vi utfordrer også leverandørene våre til å ta bærekraftige valg, og jobber hele tiden for å utnytte ressursene mer effektivt. Mangfold er en viktig del av vårt bærekraftarbeid, og vi er stolte av å ha ansatte fra mange ulike nasjoner og med ulik bakgrunn som arbeider sammen og deler kunnskap.

For å oppfylle visjonen og nå våre mål, arbeider vi innenfor fire strategiske områder:

- Gode kundeopplevelser hver dag
- Bransjeledende innovasjon
- Effektiv og pålitelig i alt vi gjør
- Engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

I tillegg til vårt eget interne arbeid, må hele transportsektoren arbeide sammen for å levere bedre kvalitet til kundene og få flere til å velge kollektivt. Derfor samarbeider vi tett med myndigheter, regulatorer, oppdragsgivere, leverandører og andre operatører i bransjen.

Gode kunde-opplevelser hver dag

En god kundeopplevelse begynner med pålitelighet, sikkerhet og kvalitet i våre leveranser. Vy skal møte kundene på en hyggelig, helhetlig og konsistent måte, både i personlige møter og på digitale flater.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Volumvekst Persontog Norge	2,5%	5,0%	4,3%
Kundetilfredshet Persontog Norge	76	80	78
Kundetilfredshet kommersiell buss	82	82	85

Vi har et serviceløfte som vi benytter i det kontinuerlige arbeidet med å forbedre oss i møtet med våre kunder. I 2024 har vi jobbet mye med å forbedre kundeinformasjonen når ting ikke går som det skal, i alle kanaler og i hele Vy.

Rask, relevant og riktig informasjon forbedrer kundeopplevelsen betraktelig når ting ikke går som planlagt. I 2024 har vi blant annet inngått nye bussavtaler og en ny løsning for taxirekvisisjoner slik at bussene eller taxiene kan komme raskere når togene står og de reisende har behov for alternativ transport. Forbedringer og pushmeldinger i Vy-appen har også gjort det enklere for de reisende å få informasjon om reisen sin. Det var i snitt mer enn 932 000 månedlige unike brukere av Vy-appen i 2024, opp 7,8 prosent fra 2023.

Flere forsinkelser og innstillinger i togtrafikken i Norge har dessverre gitt mange togkunder dårlige kundeopplevelser i 2024. Likevel endte kundetilfredsheten i snitt på 76 av 100 poeng i Jernbanedirektoratets undersøkelser. I vest (Bergensbanen og togtrafikken på Vestlandet) var kundetilfredsheten høyere enn på Østlandet, med et snitt på 83. Aldri har så mange reiser blitt gjennomført med våre tog. Det ble passasjervekst i bussvirksomheten også, og en jevnt høy kundetilfredshet for de kommersielle ekspressbussene på 82 av 100 poeng.

Bransjeledende innovasjon

Med bransjeledende innovasjon mener vi forretningsdrevet innovasjon som kommer kunden til gode, reduserer vårt utslipp og gjør oss mer konkurransedyktige.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Direkte klimagassutslipp buss (gram CO_2-ekvivalenter per setekm)	26,7	24,0	24
Direkte klimagassutslipp gods (gram CO_2-ekvivalenter per tonnkm)	5,1	5,0	4,9
Andel busser på fornybart drivstoff (biodiesel, HVO, biogass og elektrisitet)	48%	48%	52%

Transport er i stor endring, og kravene fra kunder, oppdragsgivere og profesjonelle kjøpere øker. Vy må derfor hele tiden ta i bruk mulighetene som finnes gjennom digitalisering og ny teknologi og utvikle nye løsninger.

Eksempler på bransjeledende innovasjonstiltak er våre banebrytende prosjekter med selvkjørende busser, vårt pådriverarbeid for elektrifisering av bussparken, og testing av elektrisk løfteutstyr på godsterminalene. I 2024 har vi kjørt lengre, raskere og mer automatisert med vår selvkjørende buss i Stavanger sammen med Kolumbus og i 2025 skal vi starte et nytt prosjekt med selvkjørende buss sammen med Västtrafik i Gøteborg.

Vys bussdrift sto for ca. 60 prosent av selskapets totale klimagassutslipp i 2024, og vi jobber hardt for å redusere disse utslippene. Anbudsvirksomheten er den største delen av bussvirksomheten og utgjør rundt 80 prosent av Vys totale kjørte busskilometer.

Når de fylkeskommunale kollektivselskapene utlyser nye anbudskonkurranser, er disse i hovedsak basert på elektriske busser.

Som Norges største kommersielle bussaktør, har vi ambisjoner om å elektrifisere og teste ny teknologi på denne delen av bussflåten vår, som i hovedsak består av ekspressbusser.

I gods- og persontogvirksomheten jobber vi hele tiden med å redusere fotavtrykket på det ytre miljøet og redusere energiforbruket. Eksempler på tiltak på dette områder er hybridlokomotiver som erstatter eldre diesellokomotiver i godsvirksomheten, energieffektiv kjøring, og justering av innetemperatur når toget står parkert.

Målinger viser at forskjellige kjørestiler kan gi stor variasjon i energiforbruk uten å gå på bekostning av sikkerhet og punktlighet. Derfor øker vi nå lokomotivførernes kunnskap og bevissthet om utnyttelse av typografien, rask oppnåelse av målhastighet, og planlegging av hastighetsvariasjoner.

Effektiv og pålitelig i alt vi gjør

For Vy handler effektivitet og pålitelighet om systematisk arbeid og samarbeid med andre i sektoren for å sikre konkurransekraft, kvalitet og bedre leveranser til kundene våre.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Total punktlighet persontog	86,8%	90,8%	90%
Operatøravhengig punktlighet persontog	98,1%	98,6%	98,6%
Operatøravhengig regularitet persontog	99,3%	99,7%	99,7%

Vårt mål er at de reisende og godstransporten kommer seg frem i tide. Dessverre har 2024 vært et dårlig år for kundene og oss, med en punktlighet for persontogene i Norge på 86,8 prosent. Godstogene har blitt negativt påvirket av stengte banestrekninger, med blant annet langvarige stenginger på Dovrebanen, Nordlandsbanen og Malmbanen/Ofotbanen.

Det var en krevende start på året med ekstrem kulde og tog som ikke tålte den arktiske vinteren og mangelfull snøbrøyting, Kvaliteten på jernbanens infrastruktur er påvirket av et betydelig vedlikeholdsetterslep, og den blir også påvirket av flom og ras. Ser vi bort fra slike og andre hendelser som i hovedsak er utenfor vår kontroll, er vår operatøravhengige punktlighet for persontog på 98,1 prosent.

Tilstrekkelig togkapasitet og nok verksteds- og hensettingskapasitet er avgjørende for å levere et forventet togtilbud, og vi har tett dialog i sektoren for å håndtere utfordringer på en best mulig måte.

Vi gjennomførte mange tiltak for å ha flest mulig tog i trafikk gjennom 2024, og benyttet læringen fra 2024 til å forberede oss på vinteren i 2025. Mens de gamle lokaltogene reparares, har vi blant annet lånt moderne regiontog fra Vestlandet, og vi samarbeider tett med Norske tog og Bane NOR. Det er gjort tiltak for å øke vedlikeholdskapasiteten på verkstedene. Dessverre forventer vi at de eldste togene våre vil ha store utfordringer helt frem til de blir byttet ut, tidligst i andre halvdel av 2026.

Vi har i hele Vy igangsatt en rekke større forbedringstiltak for å kunne møte konkurransen i bussmarkedet, i de skjerpede kravene i togkontraktene og i det kommersielle godsmarkedet.

Engasjerte og kunde-orienterte medarbeidere

Vys medarbeidere er vår viktigste ressurs. Vy skal være en ansvarlig og trygg arbeidsplass med en åpen og inkluderende kultur og engasjerte medarbeidere som alltid har med seg kundeperspektivet.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Medarbeidere - alvorlige skader	2	0	0
H1 (arbeidsskader med fravær/mill. arb.timer)	8,9	5,7	6,9
Sykefravær	7,9%	7,6%	7,8%
Medarbeider engasjement	73	76	75
Kjønnsbalanse ledende stillinger - andel kvinner	48%	40-60%	40-60%

Det daglige partssamarbeidet ute i forretningsområdene er grunnstenen i dette arbeidet, der alle deler av arbeidslivet diskuteres åpent blant arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter. Vi jobber for mer mangfold, åpenhet og inkludering.
Vi bygger kompetanse og satser på medarbeider- og lederutvikling i alle deler av Vy, med egne opplæringsenheter som jobber systematisk med fagopplæring av bussjåfører, konduktører, lokomotivførere og terminalarbeidere. Eksempelvis stiller den teknologiske utviklingen krav til økt kompetanse for å kjøre elektriske busser.

Nærmere 90 prosent av våre medarbeidere har arbeid som gjør at de er omfattet av forskrifter som gir føringer for jevnlige helsekontroller og –godkjenninger. Lokomotivførere, konduktører og bussjåfører gjennomgår jevnlige helsekontroller enten hos vår bedriftshelsetjeneste eller i primærhelsetjenesten. Dessverre er sykefraværet fremdeles høyere enn målsatt, og endte på 7,9 prosent for året.

Antall skader på egne ansatte er høyere enn mål og i fjor, og skyldes i stor grad vinterproblematikk som medfører glatt underlag på terminaler, stasjoner og bussoppstillingsplasser med medfølgende fallskader. For å redusere sykefraværet har vi etablert arbeidsmiljø- og sykefraværsprosjekt i togvirksomheten. I bussvirksomheten benyttes en egen innsatsgruppe for å hjelpe de ulike avdelingene med sykefravær og skadeforebygging, i tillegg til at ledere deler beste praksis med hverandre på samlinger. Disse og andre tiltak resulterte i at sykefraværet i buss gikk ned fra 2023 til 2024.

Med disse strategiske grepene er Vy godt posisjonert for fremtidig vekst og vil fortsette å gjøre det enkelt for folk å velge miljøvennlig transport.
For hver tur teller.

Forretningsstyring

Styrets beretning Vygruppen 2024

(fjorårets tall i parentes)

Sammendrag for året 2024

Antall reisende med kollektivtilbudene i tog og buss er økende og viser god vekst sammenlignet med fjoråret.

En streng vinter med krevende værforhold og utfordrende kjøreforhold påvirket kvaliteten på tilbudet både for buss og tog, og medførte mer krevende drift enn tilsvarende vintersesong i fjor. Vinteren medførte også mer skader på togene enn tidligere vintersesonger og lavere kapasitet i togtilbudet på Østlandet enn planlagt. Utviklingen i inntekter og resultat på starten av året ble preget av dette.

Det er god utvikling og høy aktivitet i ferie- og fritidsmarkedet, med en betydelig bedring i etterspørselen og antall reiser.

Det har vært et meget utfordrende år for gods på bane med stengte banestrekninger og lavere tilgjengelighet på infrastrukturen. Stengte banestrekninger innebærer et redusert tilbud til godskundene, og betydelige tap for gods på bane. Tilliten til leveransen blir svekket gjennom lav robusthet og det tar derfor lang tid å få markedet tilbake på disse strekningene.

Vekst i antall reiser med tog og forbedringstiltak bidro positivt til resultatet sammenlignet med fjoråret, men streng vinter, lavere tilgjengelighet på infrastruktur og stengte banestrekninger påvirket konsernets lønnsomhet negativt. Resultat før skatt inkluderer også økte kapitalkostnader knyttet til leasingforpliktelser i tog og bussvirksomheten.

Utviklingen i viktige styringsparametere:

- Økning i antall reiser med persontog i Norge med 2,5 prosent sammenlignet med i fjor
- Økning i antall reiser med buss på 5,3 prosent sammenlignet med i fjor
- Punktligheten for persontogvirksomheten er 86,8 prosent (88,0 prosent)
- Sykefraværet i perioden er 7,9 prosent (8,2 prosent)
- H1 er 8,9 (7,0)

Økonomisk utvikling:

- Driftsresultatet er 493 MNOK (378 MNOK).
- Resultat etter skatt er -112 MNOK (53 MNOK)
- Avkastningen på bokført egenkapital siste 12 mnd. er -3,5 prosent (1,5 prosent)

Utviklingen i virksomheten

Persontog

Vy tog opererer togtrafikken på Østlandet og trafikkpakke Vest. I tillegg drifter Vy tog tre togkontrakter i Sverige. Avtalene for trafikkpakkene Østlandet 1 og 2 hadde oppstart i 2023. I desember ble Gjøvikbanen slått sammen med våre øvrige trafikkpakker på Østlandet.

Trafikkavtalen Nattåget Norrland med Trafikverket ble avsluttet i desember 2024.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2024 er 8 606 MNOK (8 429 MNOK), en økning på 2 prosent fra foregående år. Totalt antall reiser i persontogvirksomheten i Norge er 64,9 millioner, en økning på 2,5 prosent sammenlignet med i 2023.

Driftsresultatet for persontog er 454 MNOK (275 MNOK).

I Norge oppnådde Vy en totalpunktlighet på 86,8 prosent, 1,2 prosentpoeng lavere enn i samme periode i 2023 og lavere enn målet på 90,8 prosent. Operatøravhengig punktlighet er 98,1 prosent. En streng vinter med nedising av togsettene medførte skader og lavere kapasitet. Det er i tillegg særlige utfordringer med de eldste togsettene som er klare for utskiftning. Det arbeides med en rekke tiltak for å sikre tilgang til tilstrekkelig antall kjøretøy for å imøtekomme etterspørselen.

Buss

Vy Buss utfører rutekjøring på kontrakt med fylkeskommuner i Norge og Sverige, samt kommersielle ruter i Norge og Sverige. Det har vært en fortsatt vekst i antall reiser med buss fra tilsvarende periode i fjor på 5,3 prosent. Samtidig har det vært noe nedgang i volum på kommersiell buss fra i fjor, både som følge av lavere aktiviteter knyttet til konserter og arrangementer og økt konkurranse i markedet.

I 2024 har bussvirksomheten startet opp tre nye anbudskontrakter i Drammen og Bærum. I 2024 har selskapet 184 flere elektriske busser i drift. To anbudskontrakter er gjenvunnet på Møre med oppstart i 2026.

Totale driftsinntekter er 8 605 MNOK (8 466 MNOK). Driftsresultat er 224 MNOK (303 MNOK). Også bussvirksomheten har blitt negativt påvirket av krevende vinter- og kjøreforhold på starten av året. Dette medførte skade og reparasjonskostnader over mål og økt bruk av overtid for å opprettholde trafikk og tilbud. Det er stort fokus på rekruttering for å sikre tilstrekkelig bemanning.

Godstog

En streng vinter og stengte banestrekninger medførte reduserte volumer og økte kostnader for godsvirksomheten. Produksjonsutfordringene har begrenset volumutviklingen, og det har vært krevende for kundene som opplever et redusert tilbud for gods på bane.

Utfordringene med Randklev bru medførte at Dovrebanen ble stengt i august 2023. Den ble åpnet mot slutten av mai 2024, Både Ofotbanen/Malmbanan og Nordlandsbanen har også vært stengt i lengre perioder i løpet av året, noe som får store konsekvenser for lønnsomheten. Det er begrenset med kompensasjonsordninger som dekker inn inntektstap og kostnadsøkninger som følge av produksjonsomlegging, og det tar tid før alle kundene er tilbake for fullt. CargoNet har satt inn en rekke forbedringstiltak både på inntekts- og kostnadssiden for å bedre lønnsomheten for selskapet, nettopp for å sikre at gods på bane fortsatt skal tilbys som et mer miljøvennlig transportvalg for kundene.

Driftsinntektene er på 1 306 MNOK (1 268 MNOK), og driftsresultatet på -141 MNOK (-79 MNOK).

Det er utfordringer med dagens infrastruktur og sårbarheten knyttet til påvirkningen av værhendelser. Stengte banestrekninger gir store konsekvenser for kundene og betydelig risiko for operatørene som driver gods på bane. Det er derfor et kritisk behov for mer forutsigbare og tilstrekkelige rammebetingelser for gods på bane, herunder forutsigbare og tilstrekkelige kompensasjonsordninger når godstogene er forhindret fra å kjøre. Konsernet følger opp selskapets egne lønnsomhetsforbedrende tiltak og vurderer risiko og tiltak fortløpende.

Reiseliv

Vy satser på reiseliv gjennom kollektivbaserte rundreiser med fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelen av satsingen gjøres via vårt deleierskap i Fjord Tours Group og Flåmsbana. Vi arbeider med å utvikle flere attraktive reiselivspakker med tog, buss og båt sammen med lokale reiselivsaktører.

Vi ser en betydelig bedring i etterspørselen, og antall reiser på Flåmsbana for året har økt med 23 prosent sammenlignet med i fjor.

Styring og ledelse

Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

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

Styret vurderer årlig Vygruppens strategi, og til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurrentutvikling, samt interne analyser.

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

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

- Gi våre kunder gode kundeopplevelser hver dag
- Være bransjeledende på innovasjon
- Være effektive og pålitelige i alt vi gjør
- Ha engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

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

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

For fastsettelse av bærekraftsmål har vi benyttet Science Based Targets verktøy og analysert hva vår bransje må bidra med i utslippskutt dersom vi skal begrense den globale oppvarmingen. Vi har satt absolutte mål i tråd med Parisavtalen, og skal kutte 42% av direkte utslipp innen 2030, og 25% av indirekte utslipp innen 2030, samt 90% av totale utslipp innen 2050, sammenlignet med våre 2023-utslipp. De vitenskapsbaserte målene er sendt inn til SBTi for verifisering. For en detaljert redegjørelse om vårt arbeid med bærekraft, mål og resultater viser vi til bærekraftsdelen i denne års- og bærekraftsrapporten, som også inkluderer rapportering iht. aktivitets- og redegjørelsesplikten, samt redegjørelse i tråd med kravene i åpenhetsloven.

Risiko

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan skal bidra til at uforutsett endring i kapitalmarkedene i minst mulig grad påvirker konsernets finansielle resultat negativt. Konsernet kan benytte finansielle

derivater innen fastsatte rammer for å sikre selskapet mot visse risikoer.

I Vygruppen er hoveddelen av inntektene og kostnadene i NOK og SEK. I daglig drift er konsernet eksponert for valutarisiko i forbindelse med virksomhet i utlandet, samt innkjøp med oppgjør i utenlandsk valuta, i tillegg til valutaeksponering knyttet til langsiktige leasingavtaler i utenlandsk valuta, i hovedsak Euro, innenfor godsvirksomheten.

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

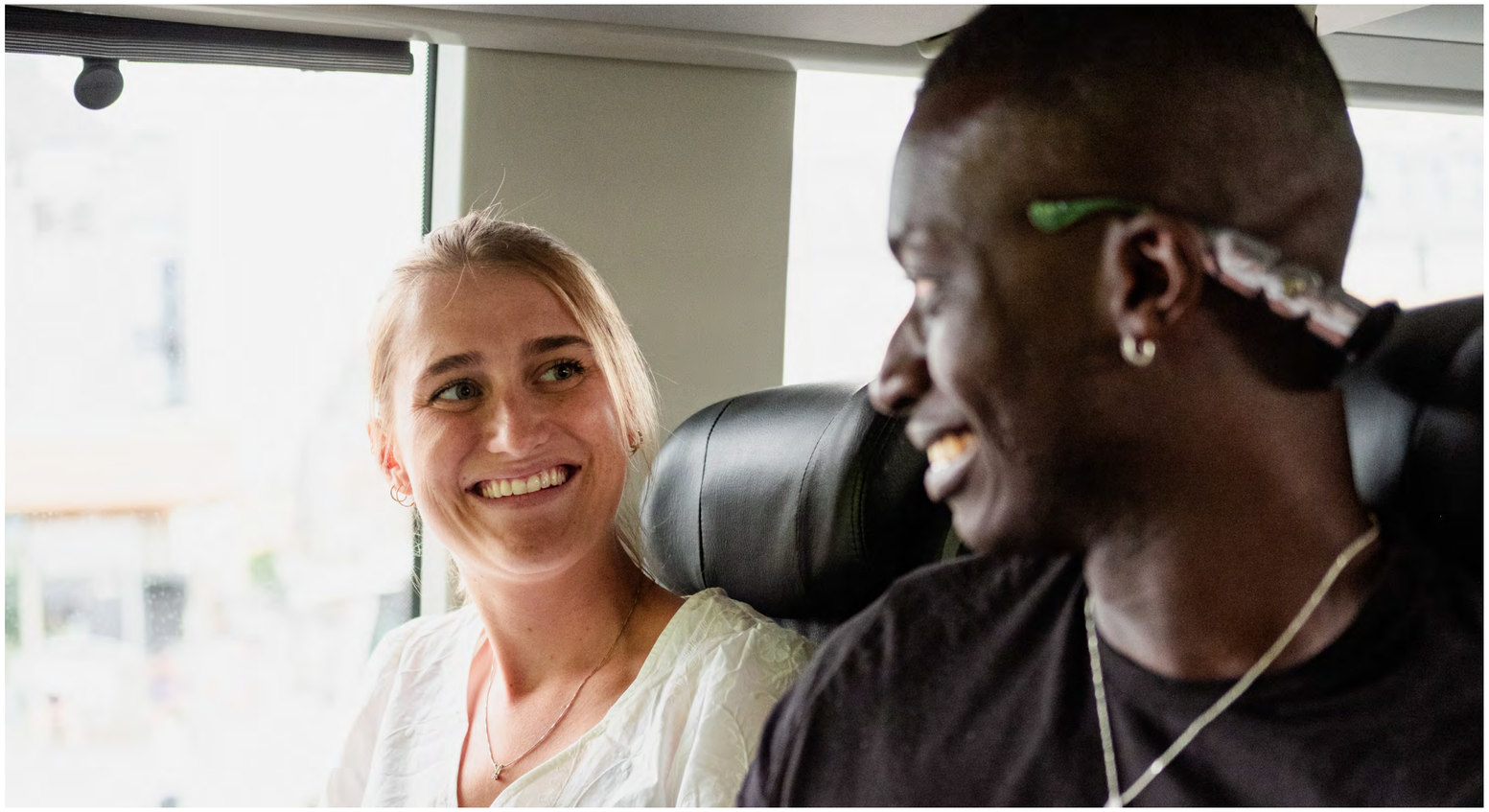
Vygruppen reduserer motpartsrisiko i finansielle transaksjoner ved å ha etablerte rammer for eksponering og regelmessig oppfølging av kredittkvalitet på enkeltmotparter.

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

Operasjonell risiko

Vy gjennomfører systematiske analyser av operasjonell risiko, blant annet innenfor trafikksikkerhet, miljø, kvalitet, anskaffelser og oppnåelse av økonomiske mål. Det gjennomføres i tillegg helhetlige risikoanalyser for konsernets virksomhet som en del av det årlige plan- og budsjettarbeidet. Potensielle negative og positive effekter identifiseres og mulige tiltak vurderes. I disse analysene inngår blant annet mulige endringer i rammebetingelser, markedsutviklingen, konkurransesituasjonen, konsekvenser av miljøkrav og klimautfordringer.

Med utgangspunkt i risikoanalysene er det fastsatt mål, etablert tiltak og kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer.
De viktigste risikoelementene omfatter blant annet svikt i lønnsomhet i større anbudskontrakter for persontogtjenester på grunn av svikt i forventet reiseutvikling. Sterk konkurranse kan gi tap av anbud for bussvirksomheten, og rutekutt fra oppdragsgiver kan redusere lønnsomheten i kontraktene. Svikt i infrastruktur, togmateriell og leveranser fra sektorleverandører kan medføre redusert kvalitet og reduserte inntekter. Tilgang til infrastruktur og rammebetingelser for godsvirksomhet på bane påvirker også lønnsomheten. Prisøkninger på innsatsfaktorer som ikke reflekteres i indekser og endringsordre i anbudskontrakter er andre risikoområder som kan påvirke lønnsomheten negativt.



Vy må ha en kapitalstruktur som er tilpasset vårt virkeområde, risiko i kontrakter, størrelse og ambisjoner. For å sikre konkurransekraft bør egenkapitalandelen være på et nivå som gjør det mulig å investere i utvikling av selskapet. Den forretningsspesifikke risikoen er også vesentlig for vurdering av nødvendig kapitalisering, avhengig av blant annet den kontrakts- og forretningsporteføljen som selskapet har.

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

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

Økonomisk utvikling

Resultat etter skatt for Vygruppen er på -112 MNOK (53 MNOK), en nedgang på 165 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 493 MNOK (378 MNOK), en økning på 115 MNOK. Konsernets svake resultater er knyttet til svakere lønnsomhet i godsvirksomheten, og en utfordrende vinter for bussvirksomheten spesielt.

Konsernets netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er 1 988 MNOK (2 176 MNOK). Kjøp av varige driftsmidler er 458 MNOK. Nye leasingrettigheter er 2 472 MNOK.

For konsernet er egenkapitalen 3 576 MNOK som gir en egenkapitalandel på 15,5 prosent.

Konsernets avkastning på bokført egenkapital siste 12 mnd. er -3,5 prosent (1,5 prosent).

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 prosent utbytte av konsernets årsresultat etter skatt, hvor utbyttenivået det enkelte år må vurderes konkret. Styret har fokus på å styrke lønnsomheten og egenkapitalen for å gi grunnlag for fremtidig utbytte. Pandemiårene har tæret på egenkapitalen. Vygruppen har også fått en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til nye togkontrakter på Østlandet som gir redusert egenkapitalandel.

Som følge av negativt resultat er det ikke lagt til grunn utbytte for 2024. Det foreslås dermed følgende disponering av årets resultat for morselskapet Vygruppen AS:

- Utbytte 0 MNOK
- Overført annen egenkapital -112 MNOK
- Sum årsresultat -112 MNOK

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

Fremtidsutsikter

I Norge er antall togreiser i forbindelse med jobb- og fritid kommet tilbake etter pandemien, og vi forventer ytterligere vekst fremover. For å møte etterspørselen er det avgjørende med tilstrekkelig antall tog. Vi vil fortsette å prioritere tiltak for å sikre flest mulig av togene i drift. Vi ser frem til at nye tog blir levert fra Norske tog, både til Østlandet fra 2026 og til Bergensbanen fra 2028.

Myndighetene har tidligere besluttet at tilbringertjenesten til/fra Oslo Lufthavn skal integreres i det ordinære togtilbudet på Østlandet senest fra 2028, og dette ligger til grunn for Østlandet 2-kontrakten som Vy har inngått med Jernbanedirektoratet. Dette må sees i sammenheng med forventet vekst i antall reiser, og et mål om å utnytte den begrensede sporkapasiteten igjennom Oslo området bedre. Integreringen åpner for et nytt rutetilbud med langt flere avganger og bedre flyt gjennom tunnelen. De neste ti årene forventes en passasjervekst på tog i Norge på 20-30 prosent.

I september 2024 har Samferdselsdepartementet bedt Vy og Flytoget om å sette i gang en prosess for å forberede sammenslåing av de to selskapene, hvor Flytoget skal inngå som et datterselskap av Vy. Det er videre lagt til grunn at Flytogets togmateriell skal overføres til Norske tog som har ansvar for å forvalte materiellet som brukes i den offentlig kjøpte persontogtrafikken. Disse prosessene pågår. Vy ser frem til å videreutvikle togtilbudet på Østlandet sammen med Flytoget.

I oktober 2024 ble det meddelt at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å inngå en midlertidig direktetildelt trafikkavtale med Vy om å kjøre persontog på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen når kontrakten med Go-Ahead går ut i desember 2027.

I bussvirksomheten forventer vi at rutetilbudet, og dermed også Vys inntekter, i all hovedsak opprettholdes i henhold til avtaler med kollektivtransportselskapene. Det vil fremover legges ut et stort antall anbudskontrakter hvor bussvirksomheten vil delta, og vi legger til grunn at disse i stor grad vil være basert på elektrisk drift. Andelen elektriske busser vil dermed øke betydelig etter hvert som gamle dieselanbud avsluttes. Det å sikre tilstrekkelig bemanning forventes fortsatt å være en utfordring for bussbransjen i årene fremover, og målrettet satsning på rekruttering er derfor et prioritert område. Etter en krevende vinter 2024 med betydelig økte kostnader, ble det gjennom året iverksatt tiltak for å forbedre situasjonen og øke robustheten inn mot denne vinteren.

Det forventes fortsatt god etterspørsel etter kommersielle busstilbud, og vi vil fortsette utvikling av tilbudet basert på kundebehov og etterspørsel. Innenfor reiseliv vil vi tilpasse og utvikle tilbudet for at flere norske og internasjonale turister skal reise med tilbudene våre i 2025.

Etter nok et utfordrende år for godsvirksomheten, med flere stengte banestrekninger og betydelige driftsutfordringer, har CargoNet jobbet intenst med å snu den negative utviklingen, og har iverksatt en rekke tiltak for å både forbedre inntekter og redusere kostnader. Bransjen er likevel avhengig av bedre og mer forutsigbare rammebetingelser, herunder mekanismer som vil kompensere for tapte inntekter når infrastruktur ikke er tilgjengelig. Forbedrede rammebetingelser er kritisk for langsiktig lønnsomhet i godstransport på jernbane.

Både persontog og gods på bane er avhengig av en velfungerende infrastruktur for å kunne levere god kvalitet til våre kunder og kunne skape lønnsomhet. Vy samarbeider tett med Bane NOR for å levere et best mulig tilbud til kundene. Vi er glade for at økt vedlikehold på infrastrukturen prioriteres høyt i årene fremover og for de pågående infrastrukturprosjektene som Bane NOR skal levere fremover.

Etter et produksjonsmessig utfordrende år ønsker styret å takke våre medarbeidere som hver dag utfører et viktig arbeid med å opprettholde et godt tilbud til våre reisende og våre godskunder. Når mennesker velger å reise kollektivt i stedet for med privatbil eller fly, samt frakte gods på skinner i stedet for vei, sparer det samfunnet for store klimagassutslipp. Arbeidet for å få flere til å velge klimavennlig, er viktig for at Norge skal nå sine klimamål og at Vy som transport- og godsoperatør skal vinne anbud og få flere kunder. Vår visjon er derfor at Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig. Vy jobber også aktivt med å redusere klimagassutslipp fra egen drift og har derfor satt mål for utslippskutt i tråd med Parisavtalen.

Oslo, 13. februar 2025.

Vygruppens styre

Per 31.12.2024

Berit Svendsen
Styreleder

Geir Inge Stokke
Nestleder

Espen Almlid
Styremedlem

Dina Elverum Aune
Styremedlem

Morten Henriksen
Styremedlem

Ove Sindre Lund
Styremedlem

Petter Louis Pettersen
Styremedlem

Line Steinseth
Styremedlem

Eierstyring og selskapsledelse i Vygruppen

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Denne redegjørelsen er satt opp iht. inndelingen i norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse.

Vygruppen AS og Vygruppen følger denne anbefalingen, men med avvik som følge av at selskapet ikke er børsnotert, er et statsaksjeselskap med staten som eneeier, og begrensninger i selskapets vedtekter.

Formålet med anbefalingen er at selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge skal ha eierstyring og selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, styre og daglig ledelse utover det som følger av lovgivingen. God eierstyring og selskapsledelse vil bidra til å styrke tilliten til selskapet blant aksjeeiere, i kapitalmarkedet og hos andre interessenter.

Konsernstyret har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar som er publisert på vy.no.

Virksomhet

Vy er et transportkonsern med aktivitet i Norge og øvrige nordiske land. Morselskapet Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene:

- Selskapets samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.
- Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette.
- Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Selskapet kan drive virksomhet i øvrige nordiske land i den grad det bidrar til å styrke selskapets konkurranseevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.

Selskapskapital og utbytte

Vygruppen AS er et statsaksjeselskap. Statsaksjeselskapene er aksjeselskaper hvor staten eier alle aksjene. Ansvarlig statsråd eller den han bemyndiger ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

Av viktige særregler for statsaksjeselskaper er:

- Generalforsamlingen er ikke bundet av styrets forslag til utbytte.
- Riksrevisjonen fører kontroll med forvaltningen av statens eierinteresser og har rett til å kreve de opplysninger den finner å ha behov for fra administrerende direktør, fra styret og fra revisor.

Regjeringen har lagt til grunn en forventning om 50 % utbytte av konsernets årsresultat etter skatt, men fastsettingen av utbyttet vurderes hvert enkelt år.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å dele ut utbytte eller å foreta kapitalforhøyelse.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har en aksjeklasse. Aksjene er ikke notert på børs, og det foregår ikke transaksjoner av aksjene.

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

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

Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

Generalforsamling

Generalforsamlingen i Vygruppen består av staten ved Samferdselsdepartementet. Departementet står for innkalling til generalforsamlingen. Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned.

Styrets medlemmer, daglig leder og revisor har møterett på generalforsamlingen. De andre punktene i anbefalingen anses ikke som relevante med bakgrunn i selskapets eiersituasjon.

Valgkomité

Generalforsamlingen i Vygruppen består av staten ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Vygruppen AS har ikke bedriftsforsamling. Styret velges av generalforsamlingen.

To eller tre styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de ansatte. Det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, og de ansatte velger ett styremedlem med varamedlem i tillegg til den representasjon som følger av forrige punktum.

Styret er sammensatt slik at det kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold.

Ledende ansatte er ikke medlem av styret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om styremedlemmer er lagt ut på vy.no/vygruppen/styring- og-ledelse.

Styrets arbeid

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan for sin virksomhet. Arbeidsplanen bygger på styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet.

Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef.

Styret skal påse at det foreligger tilfredsstillende systemer for internkontroll av selskapets virksomhet, og at det regelmessig gjennomføres risikoanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak.

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

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

Risikostyring og internkontroll

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

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

Godgjørelse til styret

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

Godtgjørelse til ledende ansatte

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

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsetting av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte. Konsernsjef har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets /konsernets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret.

Styrets retningslinjer for godtgjørelse av ledende personer og årlig lederlønnsrapport behandles som egen sak i generalforsamlingen.

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

Informasjon og kommunikasjon

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

Gjennom vedtektenes § 10 har Vy en særskilt informasjonsplikt overfor eier om konsernets virksomhet.

Styret skal forelegge samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning. Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
2. Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avvikling av eksisterende virksomheter og tjenester og utvikling av nye.
3. Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
4. Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
5. Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag og samfunnsansvar.

Styret skal forelegge samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er lagt frem.

Selskapsovertakelse

Med bakgrunn i eiersituasjonen anses denne delen av anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

Revisor

Revisor velges av generalforsamlingen. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig et brev til styret, som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor har en gang i året et møte med styret uten at daglig ledelse er til stede. Revisor deltar på styremøter og revisjonsutvalgets møter som behandler rapportering og andre spørsmål som styret skal uttale seg om. Revisor møter på generalforsamlingen.

Vy har vedtatt en policy med retningslinjer for kjøp av tilleggstjenester fra revisor som skal sikre at revisor fremstår, og oppfattes som, uavhengig og objektiv.

Revisors godtgjørelse fordelt på revisjon og andre tjenester er beskrevet i note til regnskapet.

Bærekraftsberetning

ESRS 2
Generell informasjon

I Vy er bærekraft en integrert del av både virksomheten og strategien vår. Vårt hovedmål er å gjøre det enkelt å reise miljøvennlig. I bærekraftsrapporten presenterer vi hvordan vi identifiserer påvirkninger, risikoer og muligheter gjennom vesentlighetsvurderinger, styring og resultater knyttet til de vesentlige bærekraftstemaene, samt våre prinsipper for bærekraftsrapportering som danner grunnlaget for denne delen av årsrapporten.

Strategiske fokusområder for bærekraft

	Miljø	Sosialt	Forretningsskikk
Tilnærming	• Gjøre det enkelt å velge miljøvennlig person- og godstransport • Kutte utslipp og forurensning, samt ruste seg for endrede klimaforhold og klimapolitikk	• Være en sikker og ansvarlig arbeidsplass med en åpen og inkluderende kultur • Utvikle engasjerte medarbeidere som alltid har med seg kundeperspektivet	• Integrere bærekraft i prosesser og beslutningstaking på tvers av organisasjonen vår • Åpenhet knyttet til vårt arbeid og våre utfordinger og muligheter fremover
Prioriteringer	• Øke andelen fossilfrie kjøretøy • Kutte utslipp i egen operasjon og verdikjeden gjennom vitenskaps-baserte mål • Tilpasse oss klimaendringer • Aktivt jobbe med å redusere energiforbruket for våre elektrifiserte modaler	• Fokus på arbeidsforhold og HMS i egen operasjon og verdikjede • Kompetanseutvikling • Støtte inkludering og mangfold • Tilgjengelig transport og transparent informasjon til kunder med funksjonsnedsettelser	• Forvalte offentlighetens midler effektivt og bærekraftig • Opplyse og lære opp om rapportering på kritikkverdige forhold

1. Prinsipper for bærekraftsrapportering

Formålet med Vys rapportering er å gi interessenter et riktig og balansert bilde av relevante aspekter, aktiviteter, praksis og resultater for året 2024. Rapporten er utarbeidet med data fra buss-, tog-, reiselivs- og godsvirksomhet, samt personal- og støttevirksomhet med virksomhet i Norge og Sverige. Dataene tilsvarer aktiviteten og tidsperioden som er konsolidert i konsernets finansregnskap. Se konsern og virksomhetsstruktur i note 3 på side 134 for oversikt over hvilke segmenter bærekraftrapporten dekker. Kontaktpunkt for spørsmål er presse@vy.no.

Informasjonen utvides til å omfatte verdikjedeinformasjon der dette er vesentlig. Se beskrivelsen av vår verdikjede på side 42 og 43.

Bærekraftsberetningen er utformet i tråd med GRI og tilpasset inndelingen i European Sustainability Reporting Standards (ESRS), og attestert i henhold til GRI. Rapporten inkluderer krav til rapportering iht. regnskapsloven, åpenhetsloven og likestillings- og diskrimineringsloven.

For noen av datapunktene i rapporteringen vår bruker vi vurderinger og estimater, for eksempel ved beregning av våre taksonomi-KPIer og scope 3-utslipp. Vi revurderer regelmessig bruk av estimater basert på erfaringer, utvikling av rapporteringsmetodologi og en rekke andre faktorer. Estimatendringer rapporteres i det året estimatene er revidert, og justeres historisk. Endringer i rapportert data fremgår der det er relevant.

Bærekraftsdataene er underlagt vår egen internkontroll og er ikke verifisert av andre eksterne utover valgt revisor.

Endringer i rapporteringen

Vys bærekraftsberetning for 2024 har blitt restrukturert basert på CSRD og ESRS. Endringene omfatter:

- Vesentlighetsanalyse: Oppdatert vesentlighetsanalyse for å passe formkravene til ESRS. E2 Pollution (forurensning) er nytt vesentlig tema. Se seksjonen for vesentlighetsanalyse for mer informasjon.
- Omstrukturering av rapporteringen: Bærekraftsberetningen er inkludert som en separat del av årsrapporten, og følger strukturen som ESRS krever.
- Rapportering basert på ESRS-standardene: Rapporten inneholder informasjon om de ulike vesentlige temaene identifisert. Informasjon som i tidligere rapport var spredt i ulike deler av årsrapporten, er samlet for å samsvare med de vesentlige temaene identifisert.
- Integrering av ARP-rapportering i S1 Egen arbeidsstyrke
- Integrering av rapportering i henhold til åpenhetsloven og det vesentlige temaet S2 Arbeidere i verdikjeden
- Lagt til informasjon om Vy sine vitenskapsbaserte klimamål og planlagte tiltak for å nå målene

Flere mindre justeringer er også blitt gjort i bærekraftsrapporten, hovedsakelig utvidet rapportering og tillegg av flere bærekraftsindikatorer. Dette innebærer opplysninger om:

- Oppdatert og forbedret rapportering på utslipp. Se detaljert informasjon under E1 Klimaforandringer og E2 Forurensning
- Utvidet rapportering på EU-taksonomien
- Utvidet rapportering på egne ansatte (turnover)

2. Forretnings- og risikostyring i Vy

Governance er beskrevet i dokumentet «Eierstyring og selskapsledelse» i denne års- og bærekraftsrapporten 2024 på side 33. Styring og behandling av finansiell og ikke-finansiell informasjon herunder påvirkning på økonomi, miljø og mennesker, foregår i konsernstyre, konsernledelse, styre og ledelse i forretningsområder og gjennom månedlige «Business Reviews» mellom konsernledelse og forretningsområder.

Konsernstyrets fem eierrepresentanter er valgt av generalforsamlingen (den norske stat ved Samferdselsdepartementet), som gjør sine vurderinger basert bl.a. på kompetanse, mangfold og kapasitet. Eierrepresentantene har ikke et ansettelsesforhold hos eier, og har opplyst om verv som kan være i evt. konflikt med Vys interesser. I tillegg er det tre styremedlemmer som er valgt blant de ansatte. Styret består av 3 kvinner og 5 menn. Se beskrivelse av styremedlemmene på https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse. Det avholdes generalforsamling årlig, samt kontaktmøter med eierseksjonen i Samferdselsdepartementet, normalt 4-5 ganger hvert år.

Styret og konsernledelsen styrer Vy-konsernet iht. et årshjul som inneholder prosesser for etablering av strategi, handlingsplaner, finansielle mål og styringsindikatorer (KPIer). Bærekraftsperspektivet er innarbeidet i disse prosessene. Strategi, handlingsplaner, finansielle mål og fastsettelse av finansielle og ikke-finansielle KPIer og mål behandles og vedtas i konsernstyret. Det rapporteres periodisk på oppnåelse av disse. Styret informeres og behandler spesielle tema i løpet av året, for eksempel dypdykk i utvikling forretningsområder, HMS og trafikksikkerhet, cybersikkerhet, internkontroll og arbeidet med bærekraft, anbud og investeringer.

Konsernstyret gjennomgår bærekraftsarbeidet og bærekraftsrapporteringen som særskilt tema en gang i året utover den årlige behandlingen av års- og bærekraftsrapporten. Styreleder og konsernsjef gjennomgår bærekraftsarbeidet og bærekraftsrapporteringen som særskilt tema en gang i året i kontaktmøte med eier utover den årlige behandlingen av års- og bærekraftsrapporten i generalforsamling. Øvrig dialog med interessenter utføres av ledelsen i Vy konsernet.

Konsernstyret evaluerer årlig sin virksomhet, herunder styrets kompetanse, styrets arbeidsoppgaver, styrets arbeidsform, styret som kollegium, styrets forhold til konsernets ledelse og strategiske temaer/problemstillinger som styret skal prioritere. Miljø- og bærekraft er et av temaene som vurderes, i tillegg til temaer knyttet til økonomi, omdømme, kommersielle satsninger mv. samt styring av økonomi, miljø

og menneskelige ressurser. Evalueringen gjøres internt, og i noen tilfeller med ekstern bistand. Evalueringen har ikke medført vesentlige endringer i styrets arbeidsprosess. Aksjonærvalgte styremedlemmer velges og evalueres av eier ved Samferdselsdepartementet. Administrerende direktør har ansvaret for den daglige ledelsen av Vy-konsernet. Hver virksomhetsleder har ansvar for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar, med støtte fra konsernets bærekraftspesialister. Økonomiavdelingen samler inn og rapporterer data om styring, status og utvikling årlig til konsernledelsen og konsernstyret.

Vedtatte konsernprinsipper og retningslinjer forvaltes og kommuniseres gjennom fagstaber for deres ansvarsområder. Eksempelvis konsernstab HR for HMS, og konsernstab Økonomi og finans for økonomi og regnskap. Fagstabene etablerer prosesser for operasjonalisering av retningslinjer og lovkrav, og følger opp dette gjennom rapportering og møter med konsernets virksomheter.

Det daglige operasjonelle ansvaret er delegert til ledelsen i virksomhetsområdene. Konsernstabene har både en premissgiverrolle, men kan også ha ansvar for konsernfelles tjenester slik som IT-infrastruktur, lønn og regnskap. Lederne for konsernstabene er en del av konsernledelsen.

For noen områder settes det spesifikke krav til samarbeidspartnere og spesielt leverandører. Det er etablert etiske krav til leverandører som en integrert del av avtaleteksten, og Vy følger opp og kontrollerer etterlevelse der risikovurderinger eller varsler tilsier dette.

Vy har etablert en konsernfelles ledertrening med digital læring for de viktigste konsernprinsipper og retningslinjer som en behøver som leder i Vy. Antall/andel ledere som har gjennomført treningen er en strategisk KPI som rapporteres til konsernledelse og styre. Ansvaret for utvikling og gjennomføring av ledertreningen er lagt til konsernstab HR.

Bærekraftsrelaterte resultater i insentivordninger

Vy følger «Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel» og det er dermed ikke etablert bonusordninger for styrehonorar og godtgjørelse til ledende ansatte, verken knyttet til finansielle mål eller bærekraftsmål.

Aktsomhetsvurderinger i Vy

Vy har etablert styrende ledelsesdokumenter som setter krav til ansvarlig virksomhet. Selskapets vedtekter sier:

Styret skal påse at det foreligger tilfredsstillende systemer for intern kontroll av selskapets virksomhet, og at det regelmessig gjennomføres risikoanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak. Styret skal sørge for at selskapet tar samfunnsansvar.

Se https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse. Vedtektene er vedtatt i selskapets generalforsamling. Vys vedtatte dokument om eierstyring og selskapsledelse sier:

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten. Som en del av dette er det utarbeidet prinsipper, retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet.

Se https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse. Dokumentet er vedtatt i styret og er en del av Års- og bærekraftsrapporten 2024 for Vy.

I ledelsesdokumentet Bærekraft og Samfunnsansvar i Vy står følgende:

Systematisk arbeid med bærekraft skal være integrert i virksomhetsstyringen og det settes forbedringsmål. I arbeidet prioriteres områder hvor vi kan bidra vesentlig til samfunnet, og til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål. Vys virksomhet skal oppfylle alle grunnkrav til ansvarlig virksomhet, slik disse er nedfelt blant annet i OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. For å løfte konsernets arbeid med bærekraft og sikre en felles systematikk, satses det på felles kvalitetsstandarder. Alle virksomheter i Vy som ikke allerede er det skal sertifiseres i henhold til miljøstandarden ISO 14001.

I vår utøvelse av samfunnsansvar skal vi følge disse grunnleggende prinsipper:

- *Hver virksomhetsleder har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet*
- *Bærekraft og samfunnsansvar skal være innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier*
- *Vi bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål*
- *Vi støtter prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner*
- *Vi arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon*
- *Vi skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre*
- *Vi rapporterer årlig om status og utvikling for samfunnsansvar i et eget års- og bærekraftsregnskap.*

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

Vi skal drive vår forretningsvirksomhet på en måte som er forenlig med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter gjennom å utføre aktsomhetsvurderinger knyttet til vår virksomhet. Vygruppen skal gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter

og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Som del av aktsomhetsvurderingen skal Vygruppen kartlegge faktisk og risiko for negativ påvirkning på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden. Vi skal stanse, forebygge og/eller redusere slik påvirkning. Effekten av tiltakene skal overvåkes og vurderes, og kommuniseres til de berørte.

Innholdet i de ovennevnte policyene blir i hovedsak kommunisert til leverandører i form av krav i anbudsprosessene og oppfølging av leveranser. Vy har egne prosesser for ivaretagelse av ansattes rettigheter, og disse ivaretas og kommuniseres gjennom samarbeidsutvalg og forhandles om i tarifforhandlinger. Overordnede retningslinjer er kommunisert gjennom personalhåndbok som er publisert på selskapets intranett. Ledere og styremedlemmer må periodisk signere på egenerklæring om gjennomgang og etterlevelse av selskapets etiske retningslinjer og policy for bærekraft og samfunnsansvar i Vy.

Negative effekter kan rapporteres og håndteres gjennom interne samarbeidsorganer slik som etablerte arbeidsmiljøutvalg og tariff forhandlinger, og eksterne gjennom kommunikasjon med kundesentre. Eksterne fora for formidling av negative effekter er bl.a. Statens Jernbanetilsyn, Forbrukertilsynet og rettsapparatet.

Kunder kan søke informasjon, kreve refusjon og varsle gjennom vår kundeservice: https://www.vy.no/kundeservice/hjelp-og-kontakt. Leverandører kan kontakte Vy sin innkjøpsorganisasjon for informasjon, spørsmål og varsler: https://www.vy.no/vygruppen/for-leverandorer. Negative effekter vil også kunne rapporteres via interesseorganisasjoner slik som miljøorganisasjoner.

Interne risiko- og kontrollrutiner er etablert for å avdekke negative avvik tidlig, for å initiere tiltak og for å redusere eller eliminere negative effekter. Innenfor miljøområdet kan dette eksempelvis være knyttet til miljøutslipp og eldre miljøforurensing. Arbeidet med å avdekke og forbedre uønskede forhold er først og fremst adressert gjennom risikovurderinger og internkontrollvurderinger, og i dialog med de ansatte og deres organisasjoner.

Vy har etablert en styringsmodell som skal identifisere reelle og potensielle negative og positive påvirkninger vi har på økonomi, miljø og mennesker. Hovedelementene i denne modellen er:

- Risikovurderinger for negative påvirkninger og positive muligheter
- Kunde- og andre interessentundersøkelser
- Rapportering og statistikk for negativ påvirkning
- Etablering av strategiske og operasjonelle mål som inkluderer mål for å redusere negativ påvirkning
- Rapportering av status sammenlignet med mål
- Avviksanalyser og tiltaksplaner

Aktsomhetsvurderingene blir gjennomført i virksomheten iht. etablert årshjul, og behandles månedlig i konsernledelse og styre.

Vi gjennomfører årlig vesentlighetsanalyser for å identifisere vesentlige bærekraftstema, muligheter og risiko, og prosess og resultater gjennomgås i våre ledelses og styringsorganer. Resultatene legges, sammen med andre relevante analyser, til grunn i vår strategiprosess for å komme frem til konsernets og forretningsområdenes strategier og strategiske mål. Disse operasjonaliseres igjen i årlige målprosesser og femårsplaner for virksomheten. I 2025 vil detaljerte omstillingsplaner bli utarbeidet for å nå våre fastsatte vitenskapsbaserte mål for klimautslipp.

For mer informasjon om hvordan vi gjennomfører aktsomhetsvurderinger i verdikjeden, se kapittel S2 arbeidere i verdikjeden.

Risikostyring og internkontroll

Vy har etablert retningslinjer som stiller krav til ansvarlig næringsliv. I vedtektene står det at styret skal sørge for gode systemer for internkontroll og regelmessige risikoanalyser med forebyggende tiltak. Styret skal også sikre at selskapet tar samfunnsansvar. Se https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse.

Vy analyserer blant annet trafikksikkerhet, miljø, kvalitet, innkjøp og oppnåelse av økonomiske mål. Årlige risikoanalyser identifiserer både negative og positive effekter, og tiltak iverksettes for å håndtere risikoene. Analysene omfatter endringer i rammebetingelser, markedsutvikling, konkurransesituasjon, miljøkrav og klimautfordringer. Basert på disse analysene settes mål, tiltak og kontrollaktiviteter for å redusere risiko.

For en beskrivelse av de vesentligste risikoelementene se styrets beretning om risiko.

Konsernet har etablert en internkontrollprosess for bærekraftsrapportering i henhold til COSO-modellen. Konsernledelsen og styret informeres årlig om status og utvikling i internkontrollen for konsernet, herunder bærekraftsrapportering.

Vy har ikke blitt dømt eller bøtelagt for brudd på lover og regler i 2024.

3. Strategi

Vys samfunnsoppdrag er å sikre effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av mennesker og gods. Vy skal drive person- og godstrafikk med tog og buss i Norge og andre nordiske land, samt aktiviteter som er naturlig knyttet til dette.

Styret vurderer årlig Vygruppens strategi, hvor bærekraft er integrert. Til grunn for vurderingene ligger blant annet risikoanalyser, interessentdialog og vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurrentutvikling, samt interne analyser og risikovurderinger. Bærekraftperspektivet innarbeides dermed som en del av vår totale strategi og målbilde.

Vår visjon er at Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig. Vys hovedmål er vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid. For å kunne levere på vår visjon og hovedmål, vil Vy prioritere fire hovedområder:

- gode kundeopplevelser hver dag
- bransjeledende innovasjon
- effektive og pålitelige i alt vi gjør
- engasjerte og kundeorienterte medarbeidere

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

Gjennom gode kundeopplevelser hver dag, bransjeledende innovasjon og effektiv produksjon, skapt av engasjerte og kundeorienterte medarbeidere, øker vi antallet klimavennlige reiser og transporter. Når flere velger Vy, som leverer tjenester på en lønnsom måte, vil selskapet også kunne gi eier avkastning på investert kapital og samtidig bidra til et mer bærekraftig samfunn.

Vår virksomhet

Økonomi

Størrelsen på Vys aktiviteter, både når de gjelder reiser/volum og inntekter, er beskrevet styrets årsberetning på side 28 og i segmentnoten på side 126. Se også tabellen nedenfor.

201-1	Verdiskapning og fordelig		
MNOK	**Norge**	**Sverige**	**Total**
Skapte verdier			
Driftsinntekter	16 545	2814	19359
Fordelte verdier			
Lønn og andre personalkostnader	7002	1247	8249
Andre kostnader eksklusiv avskrivninger	7032	1327	8359
Betalte renter til långivere	834	57	891
Betalte skatter til staten	-	4	4
Samfunnsinvesteringer	-	-	-
Netto beholdt verdi	**1677**	**179**	**1856**

MNOK	Norge	Sverige	Total
Offentlig kjøp av persontrafikktjenester	2978	467	3725
Støtte ifbm brokollaps Dovrebanen	57	-	-
Miljøstøtte godstrafikk på bane	69	33	102

Verdikjeden består i hovedsak av:

- Deltakelse i konkurranser om transporttjenester og utarbeidelse av konkurransedokumentasjon
- Innkjøp av kjøretøy, energi og materialer
- Ruteplanlegging, vedlikehold og bemanning
- Markedsføring og salg av billetter samt god kundeinformasjon
- Gjennomføring av avtalte ruter med buss- og togkjøring, kundeservice og håndtering av produksjonsavvik
- Måling av leveranse og kundetilfredshet, håndtering av reklamasjoner, spesifisering og implementering av tiltak for å forbedre levering og kundetilfredshet.

De viktigste innsatsfaktorene i verdikjeden er:

- Ansatte med vekt på kjørende personale.
- Kjøp/leie av tog og buss.
- Vedlikehold av tog og busser.
- Fossil og ikke-fossil energi til drift av tog og buss.
- IT, markedsføring, billettsalg og digitale salgskanaler.
- Vei- og jernbaneinfrastruktur som eies av det offentlige.
- Levering fra sektorleverandører innen jernbanen, inkludert leie av tog, tilgang til infrastruktur, back-end-systemer for billettsalg.

Se side 100 for en nærmere beskrivelse av leverandørkjeden.

Verdikjeden til Vy treffer bredt og er spredt utover verden, spesielt oppstrøms

Oppstrøms

- Innhenting av råmaterialer
- Transport av råmaterialer
- Prosessering av råmaterialer

Berørte interessenter

- Arbeidere som jobber med utvinning
- Lokalsamfunn
- Renholdsarbeidere
- Konsulenter

Egen operasjon

- Kjøring av buss, person- og godstog
- Rengjøring
- Vedlikehold
- Håndtering av produksjonsavvik
- Markedsføring
- Planlegging av ruter og bemanning
- Kundeservice
- Måling, evaluering og forbedring av leveranse
- Anskaffelse av kjøretøy, energi, materialer etc.

Berørte interessenter

- Ombordpersonell på tog og buss
- Stabsfunksjoner som økonomi, markedsføring, IT, kommunikasjon
- Vedlikeholdsarbeidere
- Kundeservice

Nedstrøms

- Sluttbrukere av tog og buss
- Brukere av appen
- Sluttbrukere av kundeservice

Berørte interessenter

- Kunder av buss og tog
- Brukere av appen
- Kunder som kontakter kundeservice
- Lokalsamfunn

De viktigste tjenestene som tilbys er:

Korte og lange reiser med persontog på oppdrag fra Jernbanedirektoratet i Norge og lokale innkjøpsorganer for kollektivtransport i Sverige, der inntektene består dels av billettinntekter direkte fra passasjerer og dels i form av offentlige kjøp av transporttjenester

Busstrafikk i Norge og Sverige i form av rutebusser på kontrakt med offentlige innkjøpsorganer (fylkeskommuner mv.) og kommersielle ruter i egen regi der inntektene dekkes av billettinntekter fra den reisende

Godstogtjeneste til næringsdrivende i form av godstogruter i Norge og til/fra Sverige

Reiselivstjenester basert på kollektivtransport i samarbeid med lokale og deleide partnere, hvorav Flåmsbana AS og Fjord Tours er de største

Vår virksomhet er inndelt i fire segmenter:
- Buss
- Tog
- Gods
- Annet

Se segmentnote på side 126 for utfyllende informasjon.

Det har ikke vært vesentlige endringer i innsatsfaktorer og tjenester i løpet av året.

Interessentenes interesser og synspunkter

Vys samfunnsoppdrag er å tilby effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. For å få til dette er vi avhengig av tillitt og innspill fra interessentene våre.

Vy kommuniserer jevnlig med vesentlige interessenter i verdikjeden. For kollektivselskapene og andre oppdragsgivere skjer dette gjennom rapportering og oppfølgingsmøter. For kunde til persontog skjer kommunikasjon jevnlig gjennom Vy App, kundeundersøkelser og kundeservice. For viktige leverandører gjennomføres det møter for å gjennomgå leveranser og komme frem til forbedringspunkter, i tillegg til rapportering og forhandlinger. Kommunikasjon med ansatte gjennomføres gjennom samarbeids- og arbeidsmiljøutvalg, tarifforhandlinger og daglig ledelse.

Styret og konsernledelsen informeres om interessentenes innspill gjennom året. Dialog med eier skjer gjennom generalforsamling, kontaktmøter, eiermøter og skriftlig kommunikasjon.

Vy opererer i Norge og Sverige, og dialog med utenlandske leverandører skjer i hovedsak via norske/svenske representanter.

Vygruppen er medlem av arbeidsorganisasjoner og en rekke interesseorganisasjoner. Et utvalg av de viktigste er:
- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- NHO Logistikk og Transport
- Sveriges Bussföretag
- Västra Sveriges Bussbranchforåning
- Skift
- Forum for Reiseliv
- Etisk Handel Norge
- Sustainability Hub Norway
- NHO Transport

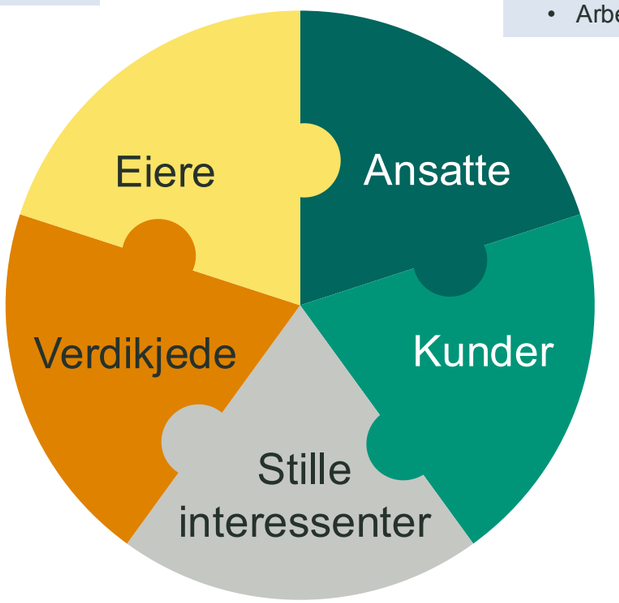
Formålet med disse medlemskapene er i hovedsak informasjonsdeling innen bransjer, utarbeiding av felles initiativ og respons på rammebetingelser og offentlige budsjetter, og kommunikasjon og forhandling med arbeidstakerorganisasjoner.

Vy kommer til å fortsette arbeidet med interessentdialog, og vil jobbe med å forbedre interessentanalysen til neste års rapportering.

Oversikt over viktige interessenter for Vy og deres innspill

Samferdselsdep. og Jernbanedir.:
- Klimaarbeid og omstillingstakt
- Arbeidsvilkår
- Effektiv, tilgjengelig og sikker tjeneste til sluttbrukere

Ansatte i Vygruppen:
- Få flere til å velge miljøvennlig person- og godstransport
- Klima- og miljøvennlig drift
- Pålitelig drift og god kundeinformasjon
- Arbeidsvilkår



Leverandører av tog, busser og annet utstyr, vedlikeholdere av infrastruktur og materiell:
- Klimavennlig drift
- Forurensning
- Arbeidsvilkår i verdikjeden
- Pålitelig og tilgjengelig transport til sluttbrukere

Brukere av buss-, tog- og gods-tjenester, inkl. Vy-appen og kundeservice:
- Pålitelig transport
- Utbredt rutetilbud
- God kundeinformasjon
- Klimavennlig drift, forurensning

Naturen og mennesker i verdikjedens tidlige ledd:
- Klimaforandringer
- Forurensning
- Sirkulærøkonomi
- Natur
- Samarbeid med andre aktører
- Menneskerettigheter

Vi tilpasser vårt arbeidssett basert på tilbakemeldinger fra oppdragsgivere, kunder og eiere, og har jevnlig dialog med fagforeninger. Vi oppdaterer vår strategi og vurderer forretningsmodellen årlig basert på en helhetlig analyse, inkludert den doble vesentlighetsanalysen og interessentenes synspunkter.

Forretningsmodellen tilpasses kontinuerlig etter jernbanereformen, konkurranseutsetting og samfunnsmessige endringer. Fremover vil vi fortsette å justere arbeidsmodellen mot det grønne skiftet, med fokus på etterspørsel, miljøkrav, Parisavtalen og teknologiske fremskritt. Vi jobber også med teknologi for å forbedre kommunikasjonen med kundene og gjøre det enklere for dem å gi innspill.

4. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

Vy har gjennomført en dobbelt vesentlighetsanalyse med utgangspunkt i kravene fra EUs bærekraftsdirektiv, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), og i tråd med kravene i GRI, for å identifisere viktige bærekraftstema. Analysen kartla forretningsmodell, verdikjede, interessenter, bransje og marked. Dette ga innsikt i påvirkninger, risikoer og muligheter, og hjelper oss å prioritere de viktigste områdene for interessenter, langsiktig verdiskaping, samfunn og miljø.

En dobbelt vesentlighetsanalyse ser på to perspektiver:

Vesentlig påvirkning: Faktiske eller potensielle negative og positive påvirkningene som virksomheten har på mennesker og miljø

Finansiell vesentlighet: Bærekraftsforhold som kan ha påvirkning på en virksomhets finansielle resultat og utvikling

I løpet av 2024, har Vy gjennomført en vesentlighetsanalyse ved hjelp av EUs bærekraftsdirektiv. Det betyr at vi har gjort justeringer fra tidligere metodikk. Vi har i gjennomført analysen en firestegs prosess:

1. Verdikjedeanalyse
a. Kartlegging av verdikjeden
b. Dokumentgjennomgang

2. Identifisere påvirkning
a. Intervjue interne interessenter
b. Intervjuet eksterne interessenter
c. Spørreundersøkelse til alle ansatte og et utvalg av våre kunder

3. Vurdering av påvirkning
a. Workshops og arbeidsmøter for å score ulike påvirkninger

4. Besluttet og sikret forankring av vesentlige tema
a. Kalibrering og tilpasning av vurderinger
b. Satt grenseverdier
c. Gjennomgang og beslutning i konsernledelsen og styret
d. Forankring i øvrig ledelse

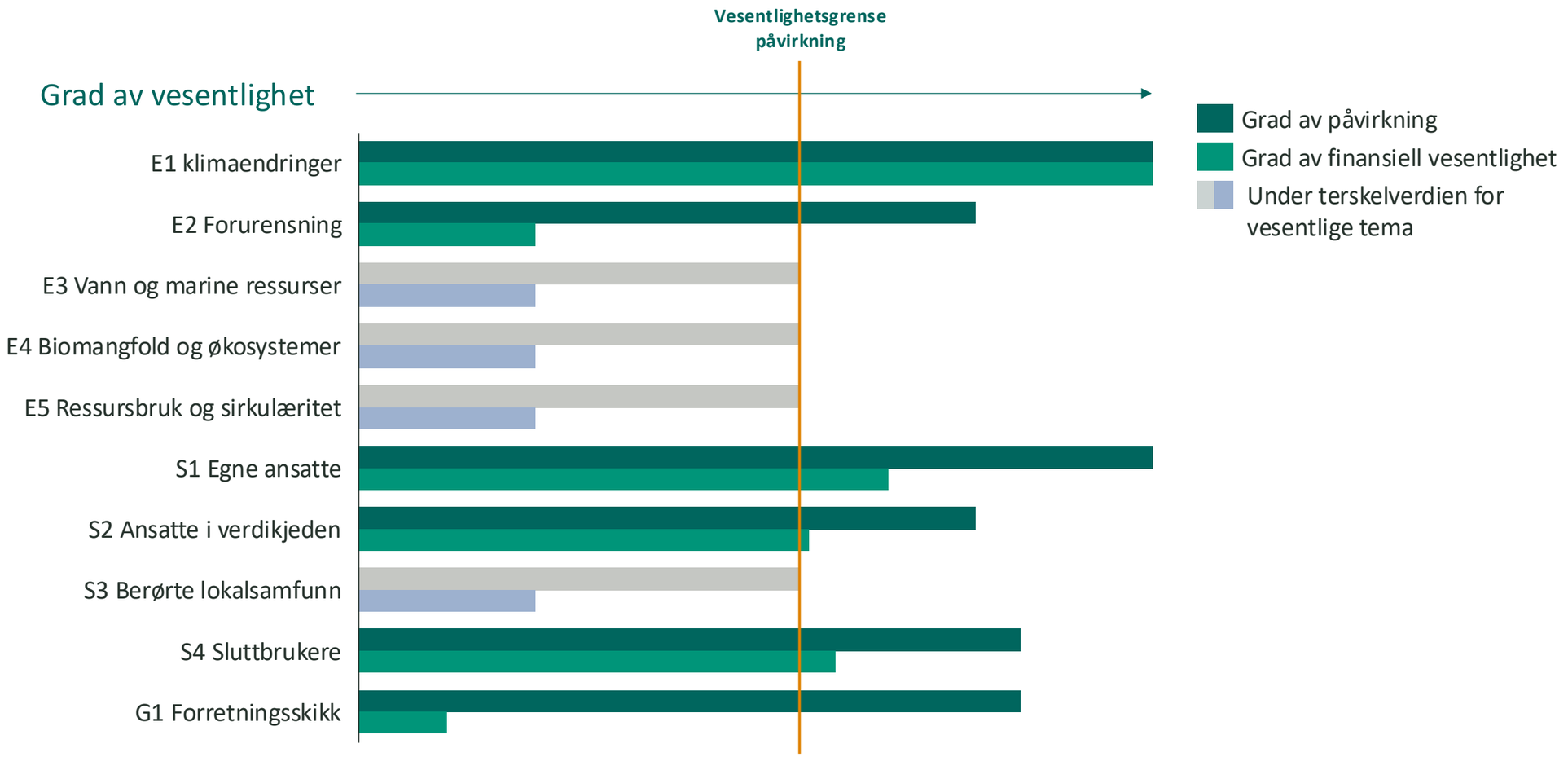
I vesentlighetsanalysen har vi intervjuet representanter fra våre viktigste interessentgrupper, inkludert ansatte, kunder, eier, interesseorganisasjoner og leverandører. Intervjuene har bidratt med viktige innspill og bekrefter grunnlaget fra analysearbeidet. En arbeidsgruppe har brukt innspill fra interessentintervjuene, kundeundersøkelser og markedsanalyser for å identifisere og prioritere påvirkninger, risikoer og muligheter. Vi har vurdert hele verdikjeden og Vys aktiviteter i Norge og Sverige.

Påvirkningene er vurdert etter konsekvens, omfang, irreversibilitet og sannsynlighet. Risikoer og muligheter er analysert med samme rammeverk som finansielle analyser. I år har vi fokusert på å kvantifisere påvirkningene og finansielle perspektiver. Vesentlige temaer ble som en del av prosessen gjennomgått og besluttet i konsernledelse og styre.

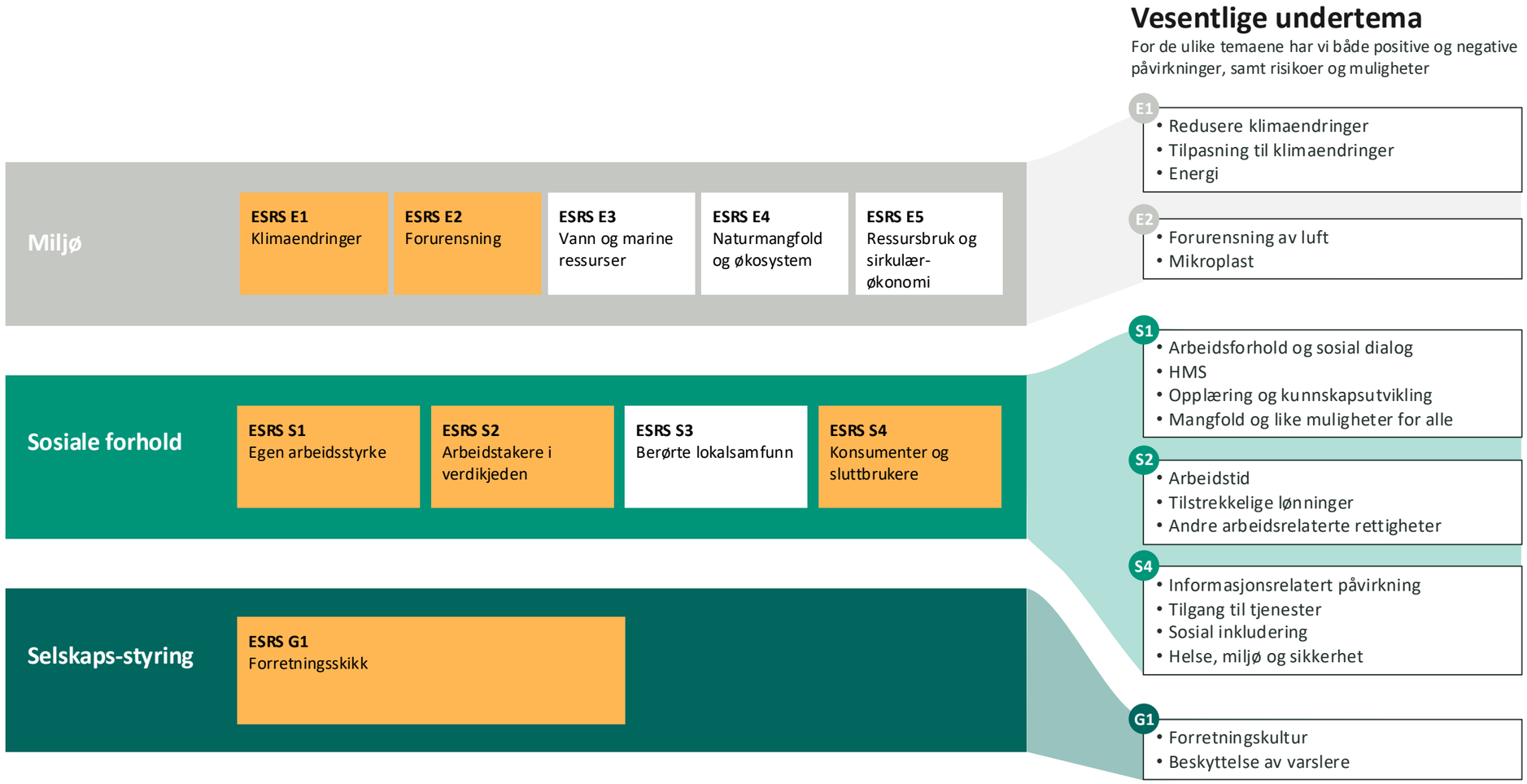
I analysen har vi vurdert påvirkning, risikoer og muligheter som er relevante for Vy på kort (0-1 år), mellomlang (1-5 år) og lang sikt (5-10 år), og konkludert med at klimaforandringer, forurensning, egen arbeidsstyrke, arbeidere i verdikjeden, sluttbrukere og forretningsetikk er vesentlige tema for oss. Vi har brukt informasjon fra Vys risikostyringsprosesser og inkludert flere temaer for å dekke CSRD-kravene.

Følgende tema er vurdert som vesentlige i den oppdaterte analysen:

Forenklet bilde av den doble vesentlighetsanalysen etter ESRS-tema



Vesentlige tema for Vy



Vi har vurdert vesentlige tema ut ifra en skala fra høy til lav, og det er satt en grenseverdi for hva som er vesentlige tema basert på en top-down analyse og diskusjoner internt i arbeidsgruppen. For finansiell vesentlighet har vi benyttet oss av samme terskelverdier som øvrige finansielle analyser i konsernet. De vesentlige temaene vises i illustrasjonen. Øvrige tema nådde ikke opp til terskelverdiene, og anses dermed ikke som vesentlige.

Bærekraft er en sentral del av Vys strategi. Vi jobber for å gjøre miljøvennlig transport enkelt å velge og samtidig redusere våre egne utslipp ved blant annet å investere i fossilfrie løsninger. Vi bruker risikoanalyser og har tiltak for ansvarlig innkjøp i hele leverandørkjeden. For utdyping av hvordan de ulike vesentlige temaene treffer Vy og vår forretningsmodell, se de temaspesifikke kapitlene.

I utarbeidelsen av den doble vesentlighetsanalysen ble spesifikke aktiviteter, forretningsrelasjoner og geografier med økt risiko for uønskede påvirkninger diskutert.

Resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen ble gjennomgått av en tverrfaglig arbeidsgruppe og diskutert i ledermøter med forretningsområdene, konsernledelsen og styret. Konsernledelsen vedtok deretter resultatene fra analysen. Vi har også vurdert internkontrollen til temaene, med lederen for internkontroll i Vygruppen som ekspertressurs. I tillegg er prosessen for å identifisere, vurdere og håndtere påvirkninger og risikoer på bærekraftsaspekter integrert i den overordnede risikostyringsprosessen som gjennomføres to ganger årlig.

Den doble vesentlighetsanalysen ligger sammen med øvrige risikoanalyser, som klima- og naturrisikoanalyser og analyser av finansiell risiko, til grunn for strategivurderinger og fastsettelse av endelig strategi og mål. I strategiprosessen setter vi operasjonelle og strategiske mål, med tiltak for blant annet medarbeidere, energiforbruk og klimagassutslipp. Målene følges opp systematisk gjennom året i ledermøter og business reviews i forretningsområdene.

E1 Klimaendringer

Hvorfor tema er viktig for oss

Norges mål er ifølge klimameldingen å redusere utslippene i transportsektoren med mer enn halvparten innen 2030. Omtrent en tredjedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transport, og Vy er dermed en del av en bransje som spiller en viktig rolle i det norske klimapuslespillet. Å adressere klimaforandringer gjennom å få flere til å reise kollektivt og frakte mer gods på skinner er kjernen av vår forretningsmodell og strategi, med en visjon om å tilby bærekraftig transport. Parisavtalen skal være forankret i alt vi gjør.

Jernbane og busstransport bidrar positivt til samfunnet ved å frakte mennesker og gods miljøvennlig og arealeffektivt sammenlignet med andre transportalternativer. Vy har som mål å gjøre det enkelt å velge bærekraftige transportløsninger. Selv om Vys viktigste klimabidrag er å få flere til å velge kollektive og miljøvennlige løsninger, anerkjenner vi samtidig at transportsektoren er en stor kilde til klimagassutslipp, både i egen operasjon og gjennom produksjon av tog- og bussmateriell i verdikjeden. Derfor jobber vi løpende med å redusere våre egne utslipp.

Forbruk av fossilt drivstoff i buss- og godsvirksomheten er i dag vår største kilde til klimautslipp. Utslippene fra dieselmotorene bidrar negativt til klimaendringene, ved at store mengder karbondioksid og andre drivhusgasser frigjøres til atmosfæren. Vy arbeider derfor for å erstatte dieselbusser med elektriske busser, samt har fokus på å kjøre mest mulig energieffektivt.

Vy står også overfor både fysiske klimarisikoer og omstillingsrisikoer. Endrede værforhold og ekstremvær påvirker infrastrukturen og vår evne til å levere tjenestene våre. Dette gjelder især jernbanen, som i liten grad har mulighet til omkjøring dersom skinnegang skulle bli påvirket av ras, oversvømmelser eller lignende hendelser. Vi er også avhengig av samordning og investeringer i sektoren, blant annet når det kommer til infrastruktur som skinner, signalanlegg, ladeinfrastruktur og veier. I tillegg må vi samarbeide med leverandørene av materiell og bruke vår stemme til å påvirke dem til å utvikle fremtidsrettede modaler med lave utslipp.
Det er ikke gjennomført en omfattende vurdering av Vys konsernstrategi opp mot 1.5 C°-målet i Parisavtalen, og det er heller ikke etablert en detaljert omstillingsplan for konsernet som helhet. Likevel vurderer vi forretningsmodellen vår, basert på analyser gjort i forbindelse med fastsetting og forankring av vitenskapsbaserte mål, som solid i omstillingen for å oppnå Norges klimamål, spesielt når man sammenligner jernbane og buss opp mot andre transportalternativer. Vi jobber nå med å detaljere en omstillingsplan i tråd med Parisavtalen som bygger på våre vitenskapsbaserte mål.

Vår tilnærming

Miljøvennlige og kollektive transportløsninger er en forutsetning for fremtidens bærekraftige samfunn. Når vi reiser og transporterer bærekraftig får vi areal- og energieffektive løsninger, renere luft, færre ulykker på veiene og redusert køkjøring. Vys samfunnsoppdrag og hovedmål er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. For å få flere til å velge kollektivt og gods på bane i stedet for vei, må valget være enkelt.

Vesentlige tema og undertema

Redusere klimaendringer:
Negativ påvirkning (VK + EO)
- Utslipp av klimagasser

Positiv påvirkning (EO)
- Få samfunnet til å velge miljøvennlig person- og godstransport

Tilpasning til klimaendringer:
Risiko (EO)
- Endrede værforhold og ekstremvær påvirker infrastruktur og vår evne til å levere tjenestene våre (🔵)
- Manglende samordning og investeringer i sektoren (🟢)
- Endring i etterspørsel som følge av blant annet endring i klimaavgifter, rammebetingelser og støtte (🟢)
- Teknologisk skift reduserer klimafordelen til tog og buss (🟢)
- Risiko for å ende opp med restverdiproblematikk (🟢)

Mulighet (EO)
- Økt etterspørsel etter Vys tjenester grunnet større fokus på bærekraft

Energi:
Negativ påvirkning (EO)
- Forbruk av fossil energi

Risiko (EO)
- Risiko for at energikostnadene går opp grunnet endring i tilgang på fossilt drivstoff, og/eller sakte utbygging av fornybar energi/økte klimaavgifter på energi (🔵🟢)

(🟢) = Omstillingsrisiko, (🔵) = Fysisk risiko
VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

I vesentlighetsanalysen ble Vys klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter identifisert og vurdert, se «Håndtering og påvirkning av risikoer» for mer informasjon. Analysen inkluderer en vurdering av påvirkning som følge av utslipp av klimagasser, fysiske risikoer og omstillingsrisikoer. Vurdering av klimarisiko inngår også i øvrig risikovurdering i konsernet, og gjøres av hvert forretningsområde årlig.

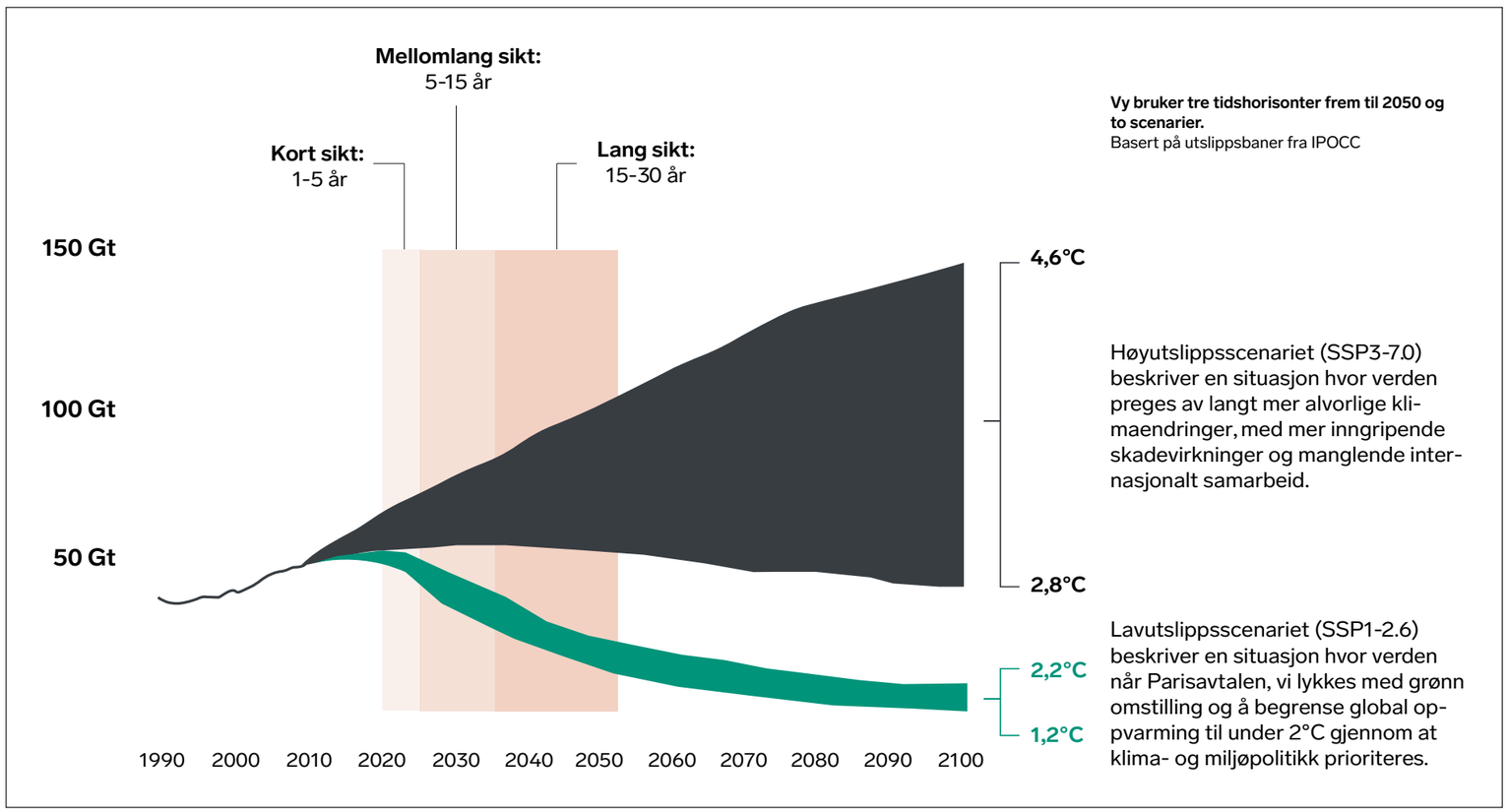
Klimarisiko

I tråd med rammeverket TCFD (Taskforce on Climate-related Financial Disclosures) gjennomførte Vy en vurdering av klimarelaterte risikoer og -muligheter knyttet til både fysiske klimaendringer og grønn omstilling i 2024. Vurderingene er gjort for to scenarier på kort, mellomlang og lang sikt. De identifiserte risikoene og mulighetene er rangert etter bred konsultasjon med forretningsområdene og en helhetlig vurdering av konsekvens og sannsynlighet.

For hvert scenario er potensielle fysiske risikoer og omstillingsrisikoer vurdert. Eksempelvis er det gjort en vurdering av fysiske risikoer som følge av mer ekstremværhendelser og omstillingsrisikoer som følge av endringer i reguleringer, teknologi og markedsforhold.

Vys rammeverk for risikoanalyser og terskelverdier i mål- og planprosesser ligger til grunn. Analysene gjennomføres to ganger per år. Beløp under 250 MNOK over en 5 års periode vurderes som lav konsekvens, mens økonomiske effekter over 500 MNOK over en 5 års periode vurderes som høy. I 2024 har vi også supplert vår analyse med klimaanalyser fra BaneNOR.

Med bakgrunn i regulatoriske krav og dagens verdensbilde har vi valgt FN klimapanels lavutslippsscenario omtalt som «Bærekraft og grønn vekst» og et høyutslippsscenario omtalt som «Regional rivalisering». Scenariene er ytterpunkter, men også realistiske modeller for samspillet mellom klimagassutslipp, global oppvarming og sosioøkonomisk utvikling.



Klimarisikoanalysen har som en del av Vy sin generelle risikostyringsprosess gitt innspill til vesentlighetsanalysen, og vært et sentralt element i vurdering av relevante klimarelaterte risikoer. Denne oppdateres to ganger i året i forbindelse med budsjett og planprosessene.

Forretningsområdene gjør en vurdering av potensiell risiko inklusiv omstillingsrisiko for en reduksjon i egenkapital over en 5 års periode basert på mulige hendelser. Der denne anses som sannsynlig etter risikoreduserende tiltak gjøres det avsetninger i regnskapet og innarbeides i finansielle prognoser etter et beste estimat.

De største risikoelementene er hendelser som vil påvirke vårt volum og inntekter, samt teknologiske endringer som vil påvirke verdien på våre busser. Det er etter nøye vurderinger ikke vært nødvendig å gjøre avsetninger i regnskapet for dette. Vy er forsikret for å dekke ulykker og følgeskader på grunn av hendelser.

De viktigste klimarelaterte risikoene og mulighetene for Vy

Viktigste klimarisikoer	Beskrivelse	Risikonivå				Konsekvens	Tiltak
		Scenario 1-2.6: «Bærekraft og grønn vekst»		Scenario 3-7.0: «Regional rivalisering»			
		2030	2050	2030	2050		
Fysisk risiko							
Skader på infrastruktur	Risiko for ødeleggelser av infrastruktur som følge av værhendelser som skaper oversvømmelser, ras, etc. Kombinasjonen av mer uforutsigbart klima og økt degradering av natur reduserer naturens stabiliseringsevne og gir økt risiko for ødeleggelser.	**Medium**	**Høy**	**Medium**	**Høy**	Kan få betydelige direkte og indirekte implikasjoner for alle Vy sine forretningsområder. Eksempelvis full stans i driften over lengre tidsperioder, men også en økt hyppighet av kanselleringer, forsinkelser og økt risiko for skader på materiell og kjøretøy	• Risikovurderinger av sårbarhet • Tett samarbeid med infrastrukturforvalter for å sikre robust infrastruktur • Opplæring og beredskapsrutiner
Fysisk- og omstillingsrisiko							
Manglende forebyggende tiltak	Risiko for at eksisterende infrastruktur ikke er tilpasset fremtidig klima og natur. Vy er avhengige av infrastruktur vi selv ikke har kontroll eller mandat over. Utilstrekkelige eller forsinkede investeringer i klimatilpasning for transportsektoren utgjør en vesentlig risiko for Vy.	**Lav**	**Medium**	**Medium**	**Høy**	Utilstrekkelige investeringer i tilpasning kan medføre en økning i forsinkelser og innstillinger, samt et svekket omdømme. Svekket tiltro til forutsigbarheten til gods på skinner og svekket lojalitet til tog som transportalternativ gir reduserte inntekter og flere reisende vil antakelig velge privatbil eller gods på vei med høyere klimagassutslipp, ressursbruk og arealbruk.	• Risikovurderinger for å vurdere sårbarhet • Tett samarbeid med infrastrukturforvalter for å sikre robust infrastruktur • Opplæring og beredskapsrutiner
Omstillingsrisiko							
Utilstrekkelig lavutslippsteknologi for materiell	Vy er avhengige av at leverandører starter produksjon av elektriske langdistansebusser og terminalutstyr tilpasset våre behov for at Vy skal nå våre klimamål. Det mangler også et ladenettverk tilpasset tungtransport (ekspressbuss) i Norge.	**Medium**	**Lav**	**Medium**	**Lav**	Det er fortsatt ikke tilgjengelig elektriske langdistansebusser, elektrisk terminalutstyr eller batterilokomotiv tilpasset våre behov. Hvis ikke et ladenettverk for tungtransport tilpasset ekspressbuss rulles ut i Norge blir det vanskelig å få realisert planer om å fase ut alle fossile ekspressbusser.	• Overvåke teknologimarkedet og samhandle med produsenter • Samhandle med myndigheter og andre offentlige instanser for å sikre et velfungerende ladenettverk for tungtransport
Risiko for å ende opp med 'stranded assets'	Anskaffelse av feil teknologi f.eks. nye langdistansebusser, godstog og terminalutstyr medfører en risiko for at anskaffet teknologi ender som utdaterte løsninger og tapte investeringer.	**Høy**	**Lav**	**Høy**	**Lav**	Det er fortsatt ikke tilgjengelig elektriske langdistansebusser, elektrisk terminalutstyr eller batterilokomotiv tilpasset våre behov. Hvis ikke et ladenettverk for tungtransport tilpasset ekspressbuss rulles ut i Norge blir det vanskelig å få realisert planer om å fase ut alle fossile ekspressbusser.	• Gode risiko- og investeringsvurderinger ved anskaffelse av ny teknologi • Pilotering av ny teknologi internt før løsningene skaleres opp • Samarbeid med produsenter/leverandører for å pilotere ny teknologi

Viktigste muligheter	Beskrivelse	Konsekvens	Horisont	Tiltak
Elektrifisering av materiell reduserer driftskostnader og utslipp	Nye elektriske busser, lokomotiver og terminalutstyr kan gi lavere driftskostnader og dermed en mer gunstig markedsposisjon og styrket konkurransekraft.	Ny teknologi kan gi mer effektiv drift og være en kritisk konkurransefaktor.	Kort til lang sikt	Gjennomføre eksisterende planer for elektrifisering av materiell
Fokus på klimaløsninger i finansiering, rammevilkår og reguleringer	Strengere utslippsreguleringer, økende CO_2-avgift, økt vekting av miljøvennlig transport i rammevilkår og begrensning i arealbruk og andre klima- og naturreguleringer vil styrke konkurransekraften til kollektivsektoren og alle Vys forretningsområder.	Økt vektlegging av miljøvennlig transport kan både gi økt etterspørsel etter kollektivtransport, økte markedsandeler for buss og tog i transportsystemet, og økt etterspørsel etter godstransport på skinner.	Kort til lang sikt	• Tilpasse produksjonen etter økt etterspørsel • Proaktiv deltaker i samfunnsdebatten for å fremme kollektivtrafikken
Sirkulære løsninger	Vy står overfor muligheter til å videreutvikle reparasjon- og gjenbrukstjenester internt. Dette vil kunne redusere kostnader, bedre omdømme og redusere vår avfallsmengde og bruk av naturressurser.	Vy og våre leverandører har et stort forbruk av og behov for komponenter til drift og vedlikehold av materiell. Ved å fokusere på sirkulære løsninger, kan konsernet oppleve lavere kostnader og økt kontroll på nødvendige komponenter.	Kort til lang sikt	• Utvikle sirkulære løsninger i samarbeid med våre leverandører • Fokus på sirkularitet i anskaffelserzzzz

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

Vys arbeid med klimarelaterte risikoer og muligheter

Virksomhets- og risikostyring

Likt som for øvrige bærekraftstema, har ledelse og styret i Vy ansvar for å følge opp konsernets arbeid med og vurderinger av klimarisiko. Direktørene for de ulike forretningsområdene har det overordnede ansvaret for vurdering av klimarisiko og -muligheter, samt å inkludere tiltak for å ivareta risiko i eksisterende strategi og virksomhetsplaner. Risiko og tiltak følges opp av ledelse og styre i månedlige forretningsgjennomganger og styremøter.

Påvirkning og strategiske implikasjoner

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

I begge scenarioer er det de fysiske klimarisikofaktorene som dominerer risikobildet for Vy, og de er tett koblet opp mot avhengighet av fungerende infrastrukturtjenester. Vy vil potensielt bli negativt påvirket av endringer i klimaet som fører til mer skader og nedetid for infrastruktur. Vy som en av flere togoperatører i Norge er derfor helt avhengig av at Bane NOR gjør gode risikoanalyser og gjennomfører forebyggende tiltak.

Ifølge våre risikoanalyser ser vi at den iboende klimarisikoen øker, og at konsekvensene potensielt kan bli store. Gjennom dialog med Bane NOR har vi allikevel sett analyser på omfattende tiltak som har blitt og skal iverksettes for å sikre infrastrukturen mot klimaendringer, noe som igjen minker sannsynligheten for store hendelser i fremtiden. Samtidig er Bane NOR åpne om at en gammel infrastruktur bygget for et annet klima enn vi nå opplever, er sårbar for flom og skred, og at det er stort behov for oppgradering og investering i sikringstiltak.

For bussdriften vår er vi avhengig av at vegene vedlikeholdes og tåler fremtidig klimaforandringer. Statens Vegvesen jobber systematisk med å sikre at veinettet er tilpasset fremtidig vær. Bussdriften er mer fleksibel, og i motsetning til togdriften vår, er den i stand til å ta omkjøringer. Dette gjør bussdriften mindre utsatt for skader på infrastrukturen enn tog.

Selv om de vesentlige fysiske risikoene for Vy er mest bekymringsfulle på lang sikt, viser analysene at klimaendringer samtidig utgjør reell risiko på kort sikt, også i et lavutslippsscenario. Dette merket Vy eksempelvis under ekstremværet Hans i 2023 hvor ødeleggelsene av Randkleiv bru fikk store økonomiske konsekvenser for CargoNet.

Et grønt skifte gir også positive effekter som økt oppmerksomhet på kollektivreiser og dermed flere nye muligheter for innfasing av ny teknologi, innovasjon, ressursbruk og sirkulære løsninger.

Videre arbeid
Basert på funn som er gjort i analysene, skal Vy jobbe videre med klimarelatert arbeid gjennom finansielle analyser for relevante risikoer og konkretisere tiltak og handlingsplaner for å redusere negativ innvirkning fra risikoer. Vi kommer også til å jobbe for å gripe identifiserte muligheter og integrere arbeidet i Vys strategiske virksomhetsstyring.

Jernbaneforetakene forholder seg i all hovedsak til Bane NOR som infrastrukturforvalter når det gjelder klimatilpasning og risiko på det nasjonale jernbanenettet. I tillegg har vi dimensjonert egen beredskap for å håndtere mulige uønskede hendelser relatert til varslede klimaendringer og påkjenninger. På samme måte forholder vi oss til Statens vegvesen når det kommer til vegene som bussene våre kjører på.

Omstillingsplan

For å sikre troverdigheten rundt Vys bidrag til å begrense den globale oppvarmingen, har vi satt oss vitenskapsbaserte utslippsmål i tråd med Parisavtalen. Vy er i prosess med Scinence Based Target initiative (SBTi) for å få målene godkjent i henhold til deres rammeverk. Som videreføring av dette vil vi detaljere en omstillingsplan, som planlegges ferdig og forankret i løpet av 2025. For utdyping av utslippsmål, se avsnittet om «Mål» på side 58.

Omstillingsplanen og tilhørende mål skal integreres med øvrig forretningsstrategi og økonomisk planlegging. Dette skal blant annet gjøres gjennom krav til klimahensyn i beslutningsprosesser, produktutvikling og markedsstrategier, i tillegg til videreføring av vurderinger av økonomiske risikoer og muligheter knyttet til klimaendringene. Produktene og tjenestene Vy tilbyr bygger på en bærekraftig forretningsmodell, og omstillingsplanen krever derfor antakelig kun mindre justeringer.

Ved utarbeidelsen av omstillingsplanen, vil vi vurdere og justere nåværende rutiner, sikre konkrete mål og relevante KPIer til overvåking og rapportering. Vi vil også gi relevant opplæring til nøkkelpersoner ved behov.

Vy iverksetter en rekke initiativer som skal gi CO_2-kutt på veien mot å oppnå netto nullutslipp fra hele virksomheten innen 2050. Det mest vesentlige av disse tiltakene er elektrifisering av bussparken for å fase ut dieseldrift. For nærmere utdyping av tiltak, se informasjon under «Tiltak».

Vy er ikke ekskludert fra EU-referanseverdiene for tilpasning til Parisavtalen.

Finansielle effekter
De største kostnadene forbundet med utslippsreduksjoner er kjøp av elektriske busser og ladeinfrastruktur, samt nytt materiell for CargoNet. Vy er historisk vant med å løpende bytte ut materiell etter hvert som materiell trenger fornyelse, og ny teknologi med mindre utslipp er tilgjengelig. Det meste av vår bussvirksomhet kjører anbudstrafikk, og kostnaden blir dermed dekket av anbudsgiver.

Basert på kommende bussanbud i markedet har vi estimert en snittinvestering i busser for Vy på om lag 1,4 milliarder kr. per år i den neste 5-årsperioden. Med forutsetning om at oppdragsgiveres planer om elektrifisering av kollektivtrafikken gjennomføres, vil størstedelen av disse investeringen være investeringer i elektrisk drevne busser og tilhørende ladeinfrastruktur. Dette vil medføre at andelen taksonomiforenlig omsetning, driftskostnader og investeringer vil øke fremover.

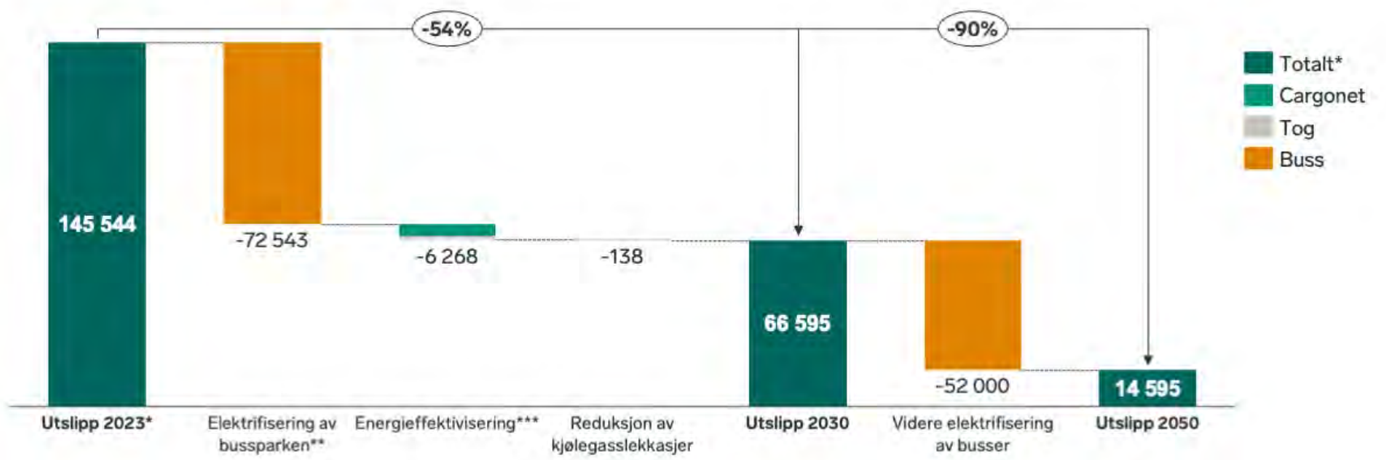
I 2025 kommer vi til å jobbe videre med å tallfeste relevante investeringer for å nå våre vitenskapsbaserte mål, samt finansielle effekter av fysiske risikoer, omstillingsrisikoer og relevante muligheter.

Innelåste klimagassutslipp
Vys innelåste klimagassutslipp består i hovedsak av dieseldrevne busser. Bussene har en bestemt levetid, som for anbudstrafikk typisk varer ut anbudskontrakten. Nye busser krever en relativt høy investering, og er i stor grad avhengig av både tilgjengelig teknologi og finansiering fra anbudsgiver. Teknologisk utvikling vil på sikt muliggjøre elektriske langdistansebusser. Markedsutvikling fører til endring i anbudsprosessene, hvor vi nå hovedsakelig ser elektriske anbud.

Vy har også noen innelåste klimagassutslipp grunnet togstrekninger der det kun er mulig å kjøre dieseltog. En elektrifisering av alle jernbanestrekninger i Norge er ikke ansett som økonomisk gjennomførbart mot 2030, men sannsynlig mot 2050 gjennom delelektrifisering eller batteridrift for Nordlansbanen. Samlet ser vi allikevel at Vys mål om utslippskutt innen 2030 er realistiske, da det uansett er planlagt store utslippskutt i virksomheten frem mot måloppnåelsesåret. I 2023 gjennomførte Jernbanedirektoratet en konseptvalgutredning (KVU) for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Konklusjonen er at Nordlandsbanen er den første av de såkalte «dieselstrekningene» som bør bli «utslippsfri» ved at det innføres batteridrift med del-elektrifisering. Mot 2050 er CargoNet avhengige av at Nordlandsbanen skal bli dieselfri.

Estimert nedgang i utslipp mot 2030 og 2050 skyldes i stor grad overgang til elektriske busser

Estimert nedgang i utslipp mot 2030 og 2050 skyldes i stor grad overgang til elektriske busser, tonn CO_2e

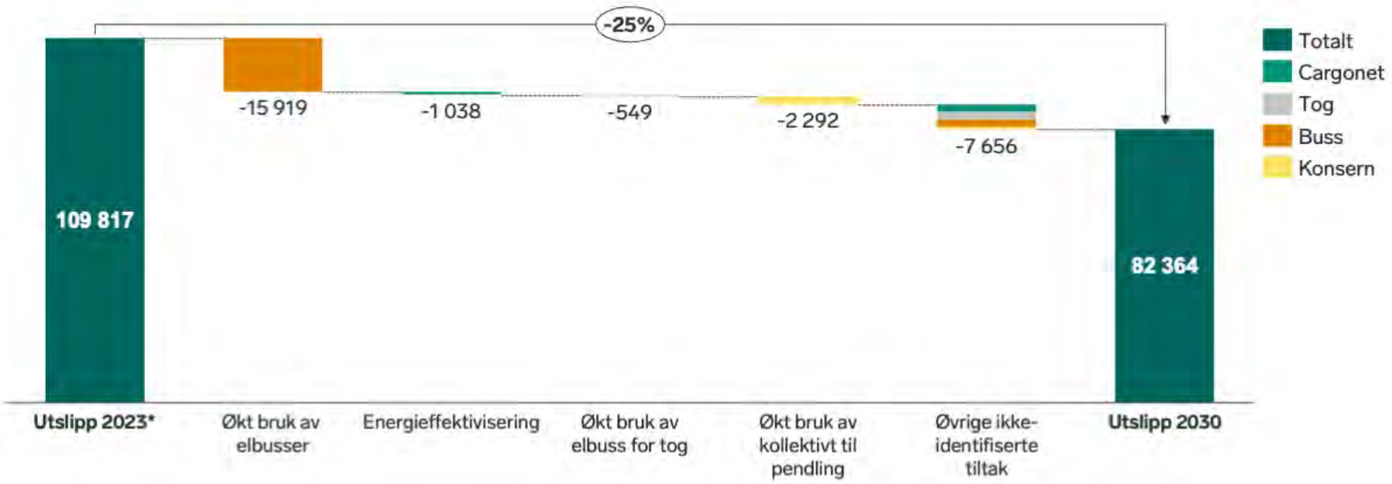


1. Utslippet i 2023 avviker noe fra års- og bærekraftsrapporten, da ble gjort justeringer ifbm. innsendingen av søknad til SBTi for å være i tråd med deres rammeverk. Hovedlinjene er fremdeles de samme.

2. Inkludert økning i bruk av elektrisitet til el-busser

3. Tallene inkluderer en medregnet vekst i persontog

Estimert nedgang i scope 3-utslipp skyldes også i stor grad overgang til elektriske busser, tonn CO_2e



1 Utslippet i 2023 avviker noe fra års- og bærekraftsrapporten, da ble gjort justeringer ifbm. innsendingen av søknad til SBTi for å være i tråd med rammeverket. Hovedlinjene er fremdeles de samme

Retningslinjer

Arbeidet med klimatiltak er en integrert del av Vy sin strategi og vårt styringssystem. Å få flere til å reise kollektivt er en av de overordnede mål i våre konsernfelles retningslinjer for bærekraft. Vy skal i 2025 detaljere vår klimaomstillingsplan for utslippskutt og tilpassing til klimaendringer, som tidligere beskrevet. Mål, tiltak og KPIer tas inn i konsern- og forretningsområdenes strategi gjennom strategiprosessen.

Vår strategi, handlingsplaner, vitenskapsbaserte mål og styrende dokumenter understøtter vårt arbeid med klima.

Vi har et miljøstyringssystem som dekker utslipp til luft, jord, vann og grunn, samt forbruk av materialer, ressurser og energi. Systemet inneholder dokumenter som sikrer roller, ansvar, styring, planlegging og aktiviteter for å sikre forsvarlig styring av miljø og sikre kontinuerlig forbedring. Miljømålene fastsettes av ledelsen og dokumenteres og følges opp i egne systemer.

Miljøstyringssystemet har en prosedyre for «Miljøaspektvurdering» og «Miljøpolicy» som i kombinasjon med miljømål setter rammene for å redusere energiforbruk og redusere klimaendringene.

Vy har flere policyer og prosedyrer knyttet til å tilpasse seg klimaendringene som å overvåke værmeldinger og samarbeide med andre i sektoren for at driften går som planlagt. Det spesifiseres også hvilken kompetanse som kreves for området.

Direktør for Sikkerhet og kvalitet i tog, Direktør HMS og utvikling i CargoNet og Trafikksikkerhet, kvalitet og miljødirektør i buss er ansvarlig for å sikre at miljøstyringssystemet følges, mens linjeledelsen har ansvar for å gjennomføre miljøaktivitetene.

Vy buss og tog er sertifisert i henhold til ISO 14001, blir årlig fulgt opp på det av sertifiseringsorganet og dette er en integrert del av deres styringssystem. CargoNet er per i dag ikke ISO-sertifisert, men har en pågående prosess for å bli det.

Energieffektivisering og -forbruk

Å løpende arbeide med energieffektivisering er viktig for alle våre forretningsområder. Dette understøttes av styrende dokumenter som eksempelvis dekker opplæring, kjørestil, temperaturstyring og hensetting av materiell.

Vy har overordnet retningslinjer i miljøpolitikken som sier at vi skal ha gode rutiner for energibesparende bruk og parkering av tog. Vi jobber nå med å implementere mer spesifikke retningslinjer for klimavennlig kjøring, basert på omfattende målinger av energiforbruk på ulike strekninger ved ulike kjørestiler. Prosjektet nærmer seg utrulling gjennom en ny app som måler energiforbruk i sanntid og anbefalinger basert på testresultatene fra strekningene. Kjørestil vil også være sentralt i opplæring fremover, både gjennom kjørelæresamlinger og i klasser med lokføreraspiranter. E-læringsmoduler om temaet er allerede rullet ut til deler av organisasjonen.

For å få ned interne klimagassutslipp har vi en overordnet reisepolicy som sier at alle ansatte i Vy skal reise på den mest miljøvennlige måten.

Tiltak

Utslipp fra skinnegående transport

CargoNet arbeider hele tiden med å redusere fotavtrykket på ytre miljø og redusere energiforbruket. Hybridlokomotiver erstatter eldre diesellokomotiver. De nye lokomotivene har tilbakemating av elektrisitet til nettet ved bremsing, og kan i tillegg kjøre med dieselfremdrift på banestrekninger og terminaler hvor det ikke er tilgang til kontaktledning med elektrisitet.

Vi jobber med å gjøre togene våre mer energieffektive og har som mål å redusere energiforbruket med 10 % innen utgangen av 2025. Dette skal vi oppnå gjennom energieffektiv togframføring, samt justert innetemperatur under togframføring og ved parkering. I tillegg jobber vi med å bedre datagrunnlaget for energiforbruk, for å få mer kontroll, og for å kunne se effekten av tiltakene vi gjennomfører.

Energieffektiv togframføring
Målinger viser at forskjellige kjørestiler kan gi stor variasjon i energiforbruk. For å spare energi øker vi nå kunnskapen og bevisstheten om utnyttelse av typografien, rask oppnåelse av målhastighet, og planlegging av hastighetsvariasjoner. Lokførere kan også bruke digitale verktøy for å måle energiforbruk og kontinuerlig forbedre kjørestilen på den gitte strekningen. Energieffektiv kjørestil vil ikke gå på bekostning av sikkerhet og punktlighet.

Justert temperatur på togene
Vi planlegger en pilotering av ny software for å justere standardtemperaturen i passasjerkupeer og smartere styring av inneklimaet. Dette vil redusere energibruken på oppvarming og nedkjøling, samt gjøre at vi unngår kjøling og oppvarming samtidig. Ved å justere temperaturen med +/- 1-2 grader på Flirt-flåten, kan energibesparelser utgjøre mellom 27 000 mWh og 29 000 mWh per år.

Justert temperatur ved parkering
For å spare energi tester vi også å justere innetemperaturen ved parkering av togene som fast rutine. I dag bruker togene mye energi i parkeringsmodus for å opprettholde en temperatur på ca. 22 grader. Ved å innføre det nye parkeringsmoduset, settes unødvendige funksjoner i hvilestilling, samtidig som vi sørger for at vanntanker ikke fryser og at vifter går. Dette kan gi energibesparelser på ca. 64 800 kWh per Flirt-togsett per år, tilsvarende 8 700 000 kWh årlig for hele Flirt-flåten.

Strøm med opprinnelsesgaranti:
Vy kjøper strøm med opprinnelsesgarantier til drift av elektriske person- og godstog, med unntak av strøm for fremføring av godstog i Sverige i 2024. Dette gir en garanti for at elektrisiteten vi bruker blir produsert som fornybar kraft ved norske vannkraftverk. Vi benytter oss av norsk og svensk strømmiks i stedet for nordisk for å gi et mest mulig relevant bilde av faktisk CO2-utslipp per kWh.

Nullutslipps løfteutstyr på CargoNets terminaler
CargoNet har et tett samarbeid med leverandørene av løfteutstyr på terminalene om utvikling og overgang til utslippsfritt løfteutstyr. CargoNet har testet en elektrisk

stortruck og elektrisk reachstacker i drift, og er dermed den første terminaloperatøren i Europa som tester nullutslippsmaskiner produsert av leverandører i Europa med løftekapasitet på opptil 45 tonn. Vi er stolte av å ha vært med på denne utviklingen i en så tidlig fase, men ser dessverre at det elektriske løfteutstyret ikke klarer å yte like bra som dieselmateriell. Vi tror allikevel at materiellet vil være av god nok kvalitet slik at vi kan rulle ut elektrisk løfteutstyr innen 2030.

Vurdering av effektiviteten til tiltakene for togdriften
Det arbeides med å få på plass velfungerende energimålere i togene slik at lokfører kan få direkte tilbakemelding på energiforbruk. Da vil vi også kunne se direkte effekt av de ulike tiltakene vi gjennomfører. I tillegg måles det og settes mål for energiforbruket i tog- og godsvirksomheten, både i form av energiforbruk per setekm. og i form av utslipp per togkm.

Det er krevende å måle effekten av tiltakene når infrastrukturen svikter. Når det er signalfeil eller skader på skinnegangen, som er utenfor Vys kontroll, må togene stoppe eller kjøre saktere, de får ikke benyttet optimal kjørehastighet, det blir hyppigere akselerasjon og bremsing eller omkjøringer. Dette medfører at togene bruker mer tid og energi på å nå destinasjonen enn nødvendig. Gitt den lave punktligheten i 2024 er det ikke mulig å hente ut isolerte direkte effekter fra disse tiltakene.

Tiltakene i tog og gods følges opp av en prosjektgruppe og gjennom miljøstyringsystem beskrevet tidligere. KPIer på punktlighet, regularitet og energiforbruk følges opp av ledergruppen og regioner gjennom målkart.

Lærdommen fra arbeidet med energieffektiviseringer er at Vy er helt avhengige av å samarbeide med andre aktører i sektoren for å lykkes, samt at det er krevende å oppnå energieffektivisering dersom ruteplanen ikke går som planlagt. Det er også nødvendig at tekniske systemer fungerer slik at det er mulig å gjennomføre detaljerte målinger av oppnådde resultater. Miljøstyringssystemet i tog og godsvirksomheten bygges opp etter strukturen som kreves i ISO 14001, og belager seg på kontinuerlig forbedring i miljøarbeidet.

Utslipp fra bussvirksomheten

Vy buss fortsetter elektrifiseringen
Vys bussdrift står for omtrent 60 % av selskapets totale klimagassutslipp i 2024, og vi jobber dermed stadig for å få ned disse utslippene. De fleste Vy-busser opererer under anbudskontrakter, som utgjør rundt 80 % av de totale kjørte kilometerne. På grunn av markedsutviklingen etterspørres nå elektriske busser i nye anbudskontrakter, og vi håper at Vy har levert sitt siste dieselanbud.

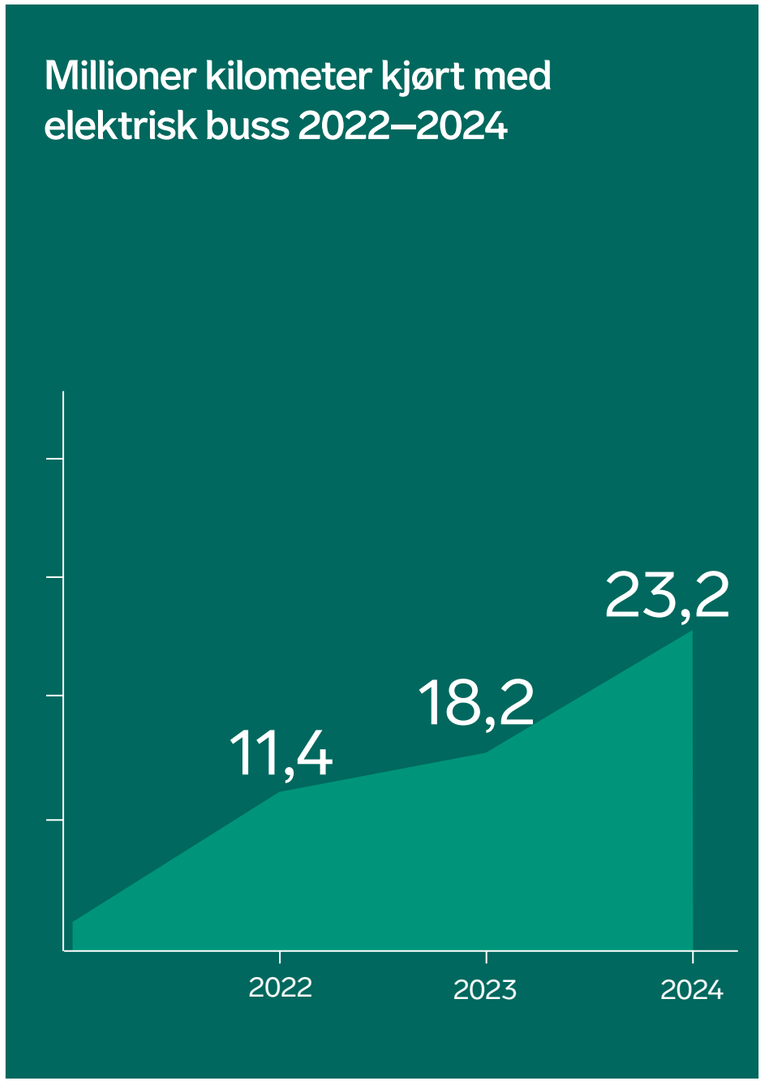
Faglige vurderinger Vy har gjort, anslår at 90 % av anbudstrafikken i Norge vil være elektrisk innen 2030, mens kommersiell busstrafikk vil være 43 % elektrisk. Innen 2050 forventes all busstrafikk i Norge å være elektrisk. I Sverige anslås det at 30 % av busstrafikken vil være elektrisk innen 2030, og 80 % innen 2050.

Elektrifiseringen forventes å redusere utslippene fra bussvirksomheten med 55 % totalt (scope 1-3) innen 2030. Dette vil føre til en reduksjon av Vys direkte utslipp (scope 1-2) med 47 % og indirekte utslipp (scope 3) med 17 %.

Vi kjører stadig mer elektriske busser, og i 2024 startet vi en elektrisk kontrakt i Drammen. Vi har per i dag 488 elektriske busser i drift i Norge og Sverige av omtrent 3400 totalt. Vi ser også en økende trend i antall elektriske busser.

Vi har fortsatt å investere i elektriske turbusser, og målet er en bussflåte som ikke forurenser. Transport med el-buss er økt fra ca. 2 millioner km i 2020 til 23 millioner km i 2024. I 2024 har vi startet med elektriske flybusser i Ålesund, vi jobber også med å få på plass ladeanlegg både i Fredrikstad og på Gardermoen for å øke antall elektriske turbusser.

Vy buss er Norges største kommersielle bussaktør, og med det følger et stort samfunnsansvar. Ved å elektrifisere bussflåten, og gjennom testing av teknologi, setter vi en standard i bransjen og er med på å bidra til at flere konkurrenter og samarbeidspartnere tar miljø og klima på alvor.



Vy-mesterskapet bidrar til å redusere utslipp
For å måle kjørestil benytter vi teknologi som heter Ecosafe. God kjørestil er viktig for å effektivisere energiforbruk, samt minske slitasje på materiell og dekk. Dersom kjørestilen vurderes som for dårlig, følges det opp med sjåføren gjennom samtaler og eventuelt veiledning. Hvert år arrangerer vi et mesterskap i busskjøring. I år hadde vi 20 supre deltakere fra Norge og Sverige i finalen. Finalistene velges ut basert på målinger av kjørestil og drivstofforbruk.

Vurdering av effektiviteten til tiltakene for bussdriften
For buss er det etablert målepunkter i hver buss som gir oversikt over kjørestilsutslag til sjåføren og som bidrar til strakstilbakemelding på effekter slik som slitasje på buss og energiforbruk. Status og måloppnåelse for dette oppgis hver måned i KPI-kart for buss og konsern, og vurderes som et godt måleparameter som bidrar til redusert energiforbruk og lavere utslipp. Det er i tillegg satt opp mål for direkte utslipp knyttet til busskjøring gjennom utslipp per setekm som følges opp jevnlig i konsernet.

Lærdommen fra tiltakene i bussvirksomheten er at ved overgangen til elektriske busser sammenlignet med fossile er det ekstra viktig med god opplæring innen kjørestil grunnet økt vekt og økt akselerasjonsmulighet – både for å sikre komfort og unødvendig energiforbruk.

Vys første solcelleanlegg
I 2024 har vi installert 304 solcellepaneler på Vy buss sitt kontor på Mysen. Prosjektet er en pilot og vil gi nyttig læring. Det er estimert en årlig energiproduksjon på ca. 142000 kWh som vil kunne gi 54 tonn årlig beregnet CO2-besparelser.

Hovedkontoret er et av Norges mest miljøvennlige bygg
Vy sitt hovedkontor var Norges første bygg med miljøsertifiseringen «Excellent» i BREEAM-NOR. Bygget er arealeffektivt, fleksibelt og fremtidsrettet. Forvaltningen legger stor vekt på gjenbruk av byggematerialer og møbler. Ved større ombygginger er takplater, kjøkkeninnredninger, dører og veggmoduler gjenbrukt, noe som bidrar til god ressursutnyttelse og økonomi.

Utslipp fra leverandørkjeden
Vy har utslipp i leverandørkjeden som følge av innkjøpte varer og tjenester, som eksempelvis busser, uniformer, tog, IT-utstyr og lignende. Vi er i kontakt med leverandørene våre og arbeider både for å få bedre data på indirekte utslipp, samt dytte leverandørkjeden i riktig retning. Vi gjør vurderinger av markedsmodenhet blant leverandørene våre og der det er hensiktsmessig stiller vi krav til miljøaspekter og utslippsreduksjon i anskaffelsene våre.

Et eksempel på tiltak vi jobber med for å få ned leverandørkjedeutslipp, er overgang fra engangstepper til flerbrukstepper på nattoget på Bergensbanen. Ved fullt belegg på togene har det utgjort ca. 35 000 tepper i året. I 2024 har Vy jobbet med å få på plass en kontrakt hvor vi går over til tepper for flergangsbruk. Dette vil både redusere totalt behov for antall tepper betraktelig. Det totale klimagassutslippet fra teppeproduksjon er estimert til å redusere med et minimum på 219 tonn CO2e i løpet av et treårig forbruk. Flerbruksteppene vil være på togene fra 2025.

I 2025 planlegger vi å gå i kontakt med de største leverandørene våre for å kartlegge deres omstillingsplaner og reduksjonsmål fremover.

Vurderinger av øvrige tiltak
Effekten av de øvrige tiltakene for reduksjon av klimagassutslipp måles årlig gjennom klimagassregnskapet og ses opp mot utslippsmålene satt for konsernet.

Inkludering av interessenter
Oppnåelse av mål og tiltak publiseres årlig i års- og bærekraftsrapporten, som informerer interessentene. For mer informasjon om interessentinkluderinger i vurderinger gjort, se tekst om vesentlighetsanalyse.

Mål

Klimagassutslipp har kommet frem som et vesentlig tema i vår vesentlighetsanalyse, og for å håndtere dette har vi satt oss vitenskapsbaserte mål. En intern arbeidsgruppe har analysert dagens utslipp, sett på hva som er påkrevd av utslippskutt og hvilke kommende utslippskutt vi kan forvente i vår drift.

Ved fastsettelse av mål har vi benyttet Science Based Targets verktøy og sett på hva vår bransje må bidra med i utslippskutt dersom vi skal begrense den globale oppvarmingen.

De vitenskapsbaserte målene er sendt inn til verifisering av SBTi. Vi har satt absolutte mål i tråd med Parisavtalen, og skal kutte 42 % av direkte utslipp innen 2030, og 25 % av indirekte utslipp innen 2030, samt 90 % av totale utslipp innen 2050, sammenlignet med våre 2023-utslipp.

For utslipp i basisåret, se tabell under «Resultater». De mest oppdaterte tallene for klimagassutslipp da prosjektet pågikk er brukt som utgangspunkt i utslippsmålene for å sikre at referanseverdien er representativt. Vi har også benyttet lokasjonsbasert beregning av klimagassutslipp for scope 2. Fremover skal vi innarbeide de vitenskapsbaserte målene i strategier, strategiske mål og retningslinjer for virksomheten.

Oversikt over Vys vitenskapsbaserte mål og planlagte tiltak for å redusere egne utslipp

	Status forretningsområder (scope 1 + 2)			Status verdikjede (scope 3)
	Buss	**Persontog**	**Godstog**	**Verdikjede**
Status 2023[1]	• 137,6 millioner reisende • 109.330 tCO_2e • 8% av totale rutekm på el	• 65,8 millioner reisende • 12.313 tCO_2e	• 1268 mNOK i omsetning • 23.901 tCO_2e	• 8,5 milliarder NOK i innkjøp av varer og tjenester i året • 109.817 tCO_2e

	Tiltak forretningsområder (scope 1 + 2)			Tiltak verdikjede (scope 3)	Utslippsmål
Kort sikt (2030)	• 85% av rutekm på el i Norge og 30% i Sverige • 70% rutekm på biodiesel i Sverige	• 10% reduksjon i energiforbruk • 29% reduksjon i kjølegassforbruk • 10% elektrifisering av buss for tog	• 10% reduksjon i energiforbruk • 100% bruk av elektrisk løftemateriell	• Økning i antall elbusser • Økt bruk av kollektiv for ansattes reiser til/fra jobb	**-42%** direkte utslipp (scope 1 + 2) **-25%** indirekte utslipp (scope 3)
Lang sikt (2050)	• 100% av rutekm på el i Norge og 80% i Sverige (resterende på biodiesel)	• 100% elektrifisering av buss for tog	• Fornyelse av lokparken til gods • Elektrifisering av jernbanestrekninger	• Samarbeid med produsenter • Mer gjenbruk og resirkulering • Minimere avfall og forlenge levetid gjennom design og livssyklusstankegang	**-90%** totale utslipp

[1]Tall basert på klimagassutslipp for 2023, justert etter SBTi-krav og vil avvike noe fra årets regnskap, hovedlinjene er fremdeles de samme.

For å sikre at de vitenskapsbaserte målene blir fulgt, har vi undermål for spesifikke utslippskilder som er vesentlige. For disse målene har også interne interessenter blitt inkludert i fastsettelsen. For energi har vi eksempelvis satt oss et mål om 10 % reduksjon i energiforbruket fra togene våre fra 2021 til 2025.

For buss har vi et mål på kjørestil som ligger på 1,6 utslag pr 100 km. Det ligger en G-sensor i bussene som måler akselerasjon, bremsing og svingning på bussen. Dersom man for eksempel kjører for fort, bremser eller akselererer for kraftig, får man tildelt poeng på kjørestilen.

Vi har også mål for tomgangskjøring og forbruk av ulike typer drivstoff for bussene våre. Vårt mål for 2025 er maksimal tomgangskjøring på 6,4 % når bussen er i drift. Dette inkluderer tid på holdeplasser.

Vi beregner drivstofftype og forbruk, og det settes mål på dette for de ulike bussavdelinger. Hva disse målene er avhenger av hvilke busser som benyttes (eksempelvis om det er korte eller lange busser, dobbeltdekkere etc.), topografien til bussavdelingen og fartsreguleringer for rutene. Per i dag er det ikke et aggregert mål på konsernnivå.

Andre strategiske foklusområder relatert til klimagassutslipp:

Utvalgte styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Direkte utslipp av CO_2 per setekm. Buss (gr.)	26,7	24,0	24,0
Direkte utslipp av CO_2 per tonnkm. Gods (gr.)	5,1	5,0	4,9
Andel busser på fornybart drivstoff	48%	48%	52%

Vy har også satt et ambisiøst mål om å spare samfunnet for utslippet av én million tonn CO_2-ekvivalenter i år 2025 (scope 4) ved å frakte flere passasjerer og mer gods på skinner. Ved at våre reisende velger kollektivt over privatbil eller fly, samt gods på skinner i stedet for vei, sparer vi samfunnet for store utslipp.

Effektiviteten til retningslinjene og initiativene for å nå målene våre måles løpende gjennom forretningsgjennomganger og gjennomganger av ulike KPIer i ledergrupper, konsern-ledelse og styret.

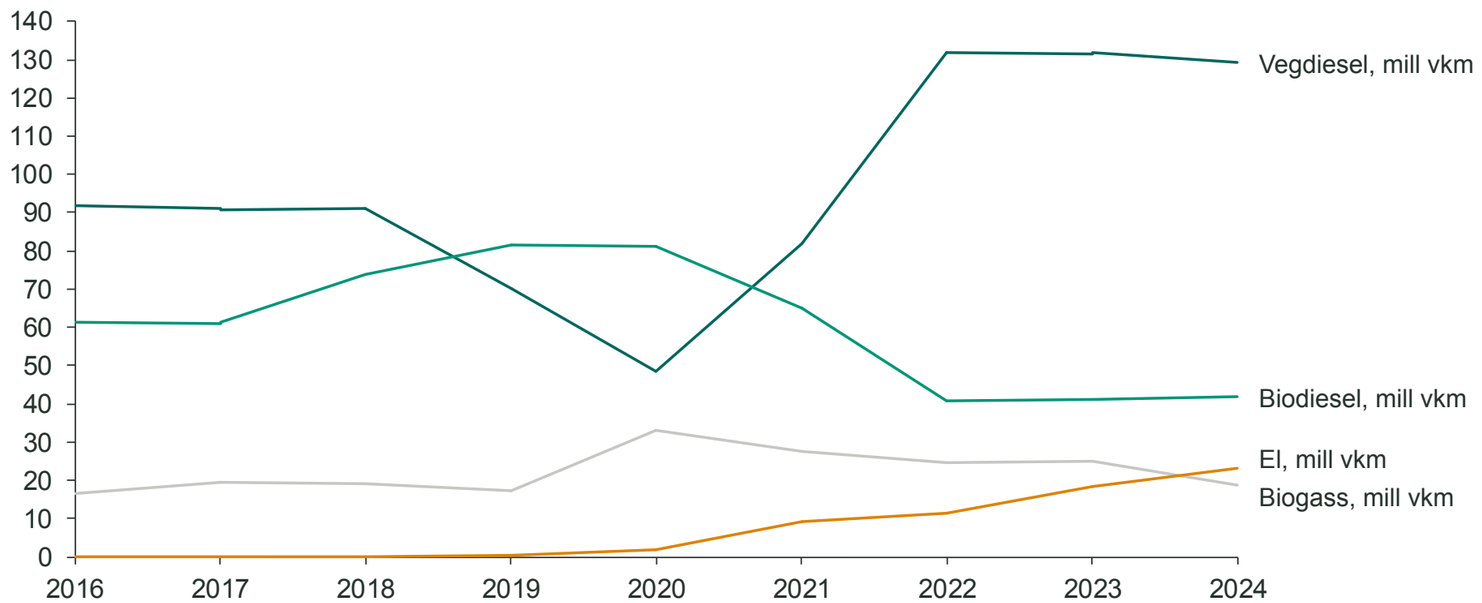
Resultater

Vy har siden 2013 redusert absolutte utslipp med 24 %, 76 950 tonn CO_2e. I samme periode har vi hatt en stor økning i personer og gods fraktet. I 2013 kjørte vi 2 931 millioner personkm med tog, 3 168 millioner personkm med buss og fraktet 2 702 millioner tonnkm med gods.

I 2024 kjørte vi 3 757 millioner personkm med tog, 3 477 millioner personkm med buss og fraktet 3 043 millioner tonnkm med gods.

Vys totale klimagassutslipp ble redusert med 5 % i 2024, sammenliknet med 2023. Reduksjonen kommer av litt ulikt forbruk av energi (diesel, biodiesel, strøm) og endret andel kjørte km med kjøretøy og ulike utslippsfaktorer. Utslipp fra strøm er redusert med 1 %, fra 37,9 g CO_2e/kWh til 37,5 g CO_2e/kWh. Det er i tillegg en endring i omsetningsfaktor for biodiesel i veidiesel, som gjør at utslipp fra veidiesel i 2023 hadde et fossilt utslipp på 2,77 kg CO_2e/liter, mens veidiesel i 2024 har et utslipp på 2,65 kg CO_2e/liter.

Type drivstoff benyttet i buss, andel av kjørte km:



Ved at Vy vokser innenfor miljøvennlig transport, vil våre egne utslipp øke noe. Samtidig vil besparelsen for samfunnet sammenlignet med alternativ transport, som privatbil og lastebil, øke betraktelig. For 2024 er denne besparelsen beregnet til 787 525 tonn CO_2-ekvivalenter, noe som tilsvarer de årlige klimagassutslippene til ca. 400 000 biler.

I snitt blir 600 biler erstattet av et fullt tog i rushtrafikk. Utover direkte klimarelaterte utslipp, avlastet godsvirksomheten veiene for om lag 304 000 lastebilturer i 2024. Dette tilsvarer om lag 1 200 trailere per driftsdøgn.

Tabeller

Alle selskaper i Vygruppen og deleide selskaper er inkludert i klimagassregnskapet. Konsolideringsmetoden til klimagassregnskapet er operasjonell kontroll, for tilknyttede selskaper uten operasjonell kontroll har vi benyttet egenkapitalmetoden. For Flåmsbanen har vi vurdert det til at Vy har operasjonell kontroll på selve togene, og utslippene fra drift av togene er dermed tatt med i direkte utslipp. Øvrige deleide selskaper er tatt med i scope 3 kategori 15.

Energiforbruk og energimiks

Totalt energiforbruk egen operasjon i kWh	2020	2021	2022	2023	2024
Energiforbruk fra fossile kilder					
Brenselforbruk fra kull og kullprodukter	0	0	0	0	0
Brenselforbruk fra råolje og petroleumsprodukter	318 395 571	363 131 696	530 759 511	531 178 203	523 494 727
Brenselforbruk fra naturgass	0	0	0	0	0
Brenselforbruk fra andre fossile kilder	0	0	0	0	0
Energiforbruk fra fornybare kilder (inkludert biodrivstoff, biogass, hydrogen)	365 809 177	279 395 126	198 518 405	184 373 831	179 311 242
Energiforbruk fra kjernekraft	0	0	0	0	0
Drivstofforbruk fra fornybare kilder*	0	0	0	0	0
Forbruk av kjøp elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder	0	0	0	0	0
Elektrisitetsforbruk	624 180 443	673 859 304	684 495 796	698 686 418	694 871 201
Varmeforbruk	0	0	0	350 066	1 561 275
Kuldeforbruk	0	0	0	0	0
Dampforbruk	0	0	0	0	0
Forbruk av egenprodusert fornybar energi som ikke er brensel	0	0	0	0	0
Salg av elektrisitet, varme, damp eller kjøling	0	0	0	0	0

*Se Energiforbruk fra fornybare kilder (inkludert biodrivstoff, biogass, hydrogen)

	2020	2021	2022	2023	2024
Totalt energiforbruk utenom organisasjonen i kWh	ikke beregnet	ikke beregnet	ikke beregnet	ikke beregnet	57 070 046

Energiintensitet	2020	2021	2022	2023	2024	Enhet
Energiintensitet basert på nettoinntekt	0,090	0,086	0,080	0,074	0,072	kWh/NOK omsatt
Energiintensitet basert på pkm						
Buss	0,210	0,186	0,191	0,187	0,189	kWh/pkm
Persontog Norge	0,283	0,324	0,209	0,178	0,157	kWh/pkm
Persontog Sverige	0,272	0,315	0,211	0,102	0,112	kWh/pkm
Godstog	0,064	0,064	0,063	0,065	0,065	kWh/tonnkm

Reduksjon i energiforbruk*	2020	2021	2022	2023	2024
Buss	Ikke beregnet	-11,57 %	2,90 %	-1,97 %	1,04 %
Persontog Norge	Ikke beregnet	14,27 %	-35,50 %	-14,55 %	-12,21 %
Persontog Sverige	Ikke beregnet	15,95 %	-33,08 %	-51,78 %	10,03 %
Godstog	Ikke beregnet	0,09 %	-1,14 %	2,54 %	0,99 %

*Negativt tall betyr reduksjon, positivt tall betyr økning sammenliknet med forrige år

Klimagassutslipp, tCO2e	2020	2021	2022	2023	2024
Direkte utslipp (Scope 1)					
Biodiesel - fossil	2 286	1 359	701	1 374	1 127
Biodiesel - biogent	68 139	54 762	33 564	32 314	33 382
Biogass - fossil	22	14	15	13	11
Biogass - biogent	20 135	13 089	13 383	11 830	9 887
Fyringsolje	83	27	42	42	42
Vegdiesel - fossilt	47 870	58 338	95 574	97 724	95 162
Vegdiesel - biogent	3 161	12 766	21 203	18 243	19 126
Anleggsdiesel - fossilt	35 027	27 251	25 712	23 863	22 886
Anleggsdiesel - biogent	0	0	0	2 230	2 192
Kuldemedier	2 215	2 366	2 381	2 470	2 194
Scope 1 - fossil	**87 504**	**89 355**	**124 425**	**125 485**	**121 423**
Scope 1 - biogent	**91 434**	**80 618**	**68 150**	**64 617**	**64 586**
Indirekte utslipp fra elektrisitet (Scope 2)					
Lokasjonsbasert	18 998	21 507	22 985	14 101	12 105
Markedsbasert	22 928	21 762	20 166	32 398	29 811
Indirekte utslipp fra verdikjeden (Scope 3)					
1: Innkjøp av varer og tjenester	13 818	12 859	12 189	12 762	11 496
2: Anleggsmidler	22 904	23 838	24 708	25 283	26 125
3: Utslipp relatert til energiproduksjon	35 991	33 988	39 695	50 333	48 437
4: Kjøpt transport og distribusjon	8 105	8 342	6 944	6 275	4 531
5: Avfallshåndtering	196	213	235	243	230
6: Forretningsreiser	406	442	487	503	535
7: Ansattes reiser til og fra jobb	5 985	6 510	7 176	7 417	5 326
8: Leide lokaler/utstyr	10 413	11 066	11 860	12 260	12 366
9: Transport og distribusjon (nedstrøms)	0	0	0	0	0
10: Behandling av solgte produkter	0	0	0	0	0
11: Bruk av solgte produkter	0	0	0	0	0
12: Sluttbehandling av solgte produkter	0	0	0	0	0
13: Leide eiendeler (nedstrøms)	0	0	0	0	0
14: Franchiser	0	0	0	0	0
15: Investeringer	1 648	1 648	1 648	1 648	1 766
Scope 3 - fossilt, lokasjonsbasert	**99 468**	**98 905**	**104 941**	**116 725**	**110 812**
Scope 3 - fossilt, markedsbasert	**99 468**	**98 905**	**104 941**	**116 725**	**98 060**
Scope - biogent	**459**	**1 514**	**1 269**	**928**	**1 518**
Sum fossilt utslipp - lokasjonsbasert	205 969	209 767	252 351	256 311	**244 341**
Sum fossilt og biogent utslipp - lokasjonsbasert	297 404	290 385	320 501	320 928	**308 927**
Sum fosilt utslipp - markedsbasert	209 900	210 022	249 532	274 608	**249 294**
Sum fosilt og biogent utslipp - markedsbasert	301 335	290 640	317 682	339 225	**313 880**

Klimagassintensitet	2020	2021	2022	2023	2024	Enhet
Klimagassutslipp per nettoinntekt	14,20	13,72	14,31	13,45	12,62	Tonn CO2e / driftsinntekter (millioner NOK) Totale utslipp uten biogent karbon, lokasjonsbasert metode

Klimagassutslipp per pkm						
Buss	0,019	0,020	0,029	0,029	0,029	kg CO2-e/pkm buss
Persontog Norge	0,013	0,009	0,006	0,006	0,006	kg CO2-e/pkm ptog
Persontog Sverige	0,024	0,024	0,011	0,005	0,004	kg CO2-e/pkm ptog
Godstog	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	kg CO2-e/tonnkm

Endring i klimagassutslipp	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Reduksjon/økning	-	1,84 %	20,30 %	1,57 %	-4,67 %	Negativt tall betyr utslippsreduksjon, positivt tall betyr økt utslipp sammenlignet med forrige år

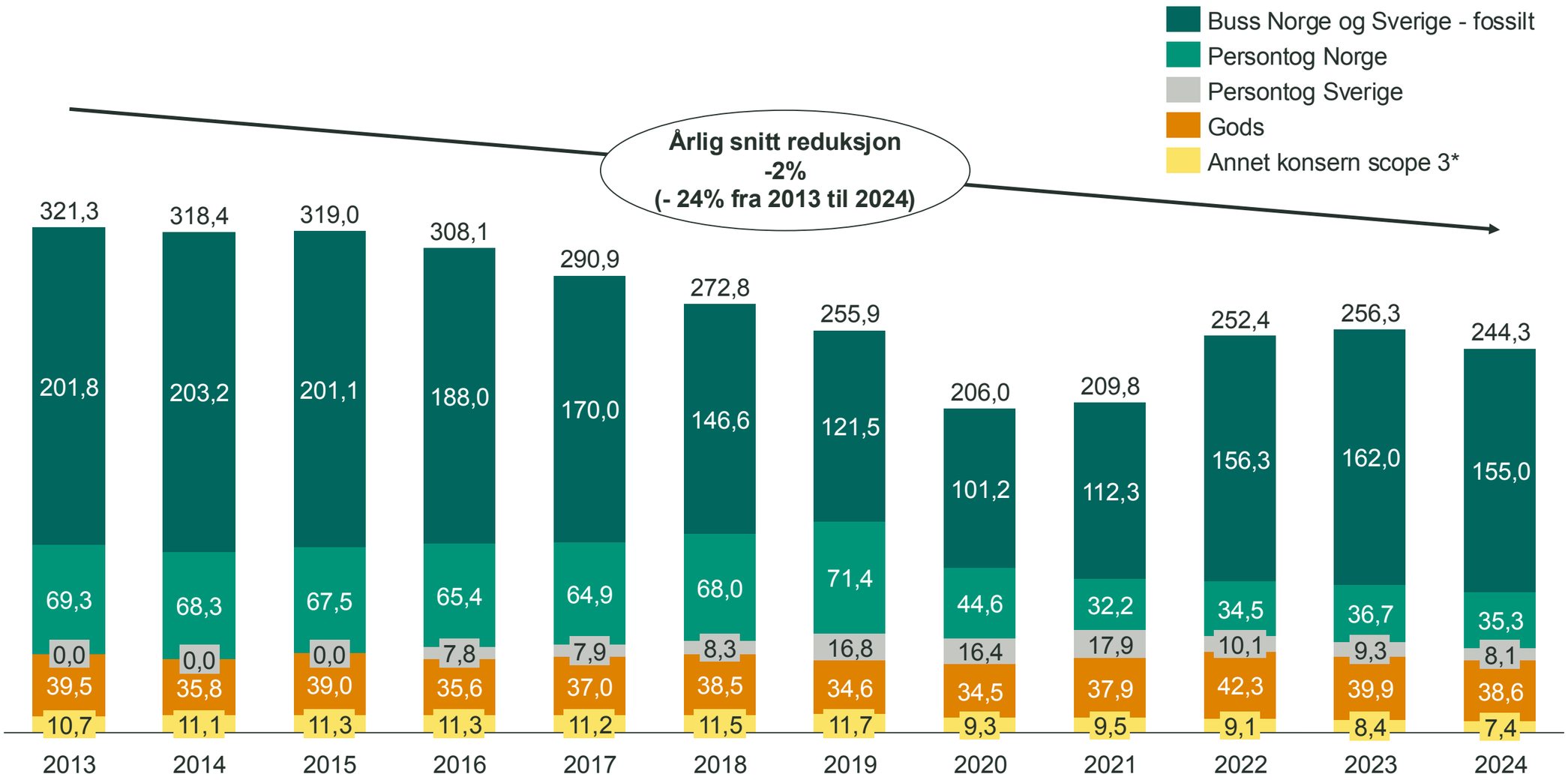
Informasjon om metode og antakelser:
CO_2, CH_4, N_2O, HFK, PFK, SF_6, NF_3 er inkludert i beregningen av Vys klimagassutslipp, summert i tonn CO_2-ekvivalente.

Kildene til utslippsfaktorer er basert på faktorsett av DEFRA og ISO 14083:2023, justert for nasjonale variasjoner i omsetningskrav til biodrivstoff i diesel. For utslippsfaktorene for strøm er det benyttet Norsk forbruksmiks med 5-års snitt, for årene 2020-2024, inn i utviklingen av de «fysiske» faktorene. Den lokasjonsbaserte forbruksmiksen er basert på 5-årsnitt beregnet utfra faktisk produksjon, import og eksport i Norge og Norden. Underlagsdata er hentet fra ENTSO-E Transparency Platform, og er prosessert i Excel og Power BI rapporter for å ekstrahere nordisk og norsk strømmiks. For å beregne utslippsintensitetene er underlaget fra ENTSO brukt i Simapro sammen med passende ecoinvent prosesser for hver teknologi.

Den «markedsbaserte» strømmiksen med opprinnelsesgaranti om fornybarstrøm er basert på norsk vannkraft. Utslippsfaktoren for restmiksen er basert på varedeklarasjonen for strømleverandører som ikke kjøper opprinnelsesgarantier og er utviklet av NVE. Ifølge NVE er faktoren basert på at strømmen med ukjent opprinnelsesgaranti erstattes med et estimat for sammensetningen av strøm som det ikke har utsendt opprinnelsesgarantier i Europa, altså en europeisk restmiks. For varedeklarasjon i Sverige benyttes AIB-NETs residual miks. I scope 3 er i tillegg En miljøutvidet krysløpsmodell basert på handelsstatistikk fra nasjonalregnskapet, kilde Asplan Viak AS, benyttet. Utslippsfaktorer er WelltoWheel (WTW). WTT utslipp av Scope 1 og 2 kategoriseres i Scope 3 i tråd med GHGprotokollen. For mer informasjon om faktorer og datagrunnlag, se tabell “Datagrunnlag”.

Klimaregnskap for Vygruppen 2013 - 2024

Absolutte utslipp (lokasjonsbasert), 1000 tonn CO_2e, scope 1, 2 og 3 uten biogent CO_2 utslipp fra biodiesel

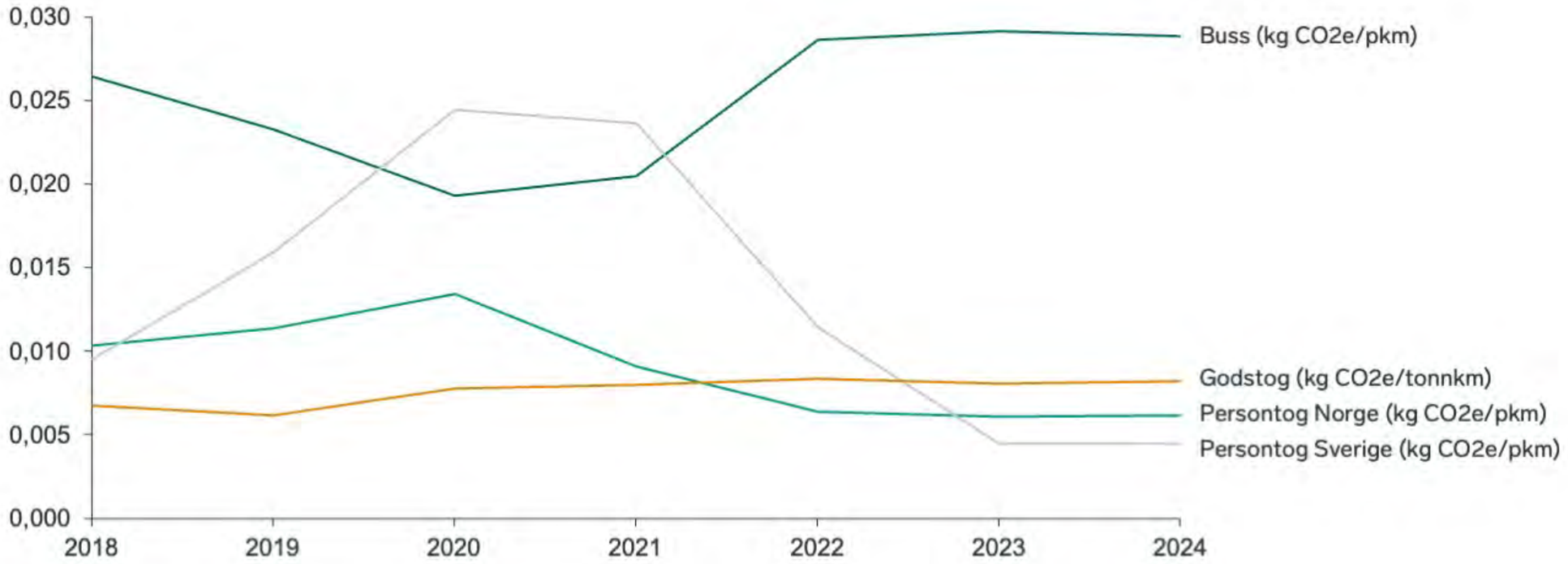


Kilde: Asplan Viak

Scope 3: **kategori 1** (kjemikalier, tekstil, utstyr/hardware, annet), **kategori 5** (avfall), **kategori 6** (forretningsreise), **kategori 7** (reiser til/fra jobb**), kategori 8** (leid lokale) og **kategori 15** (investering) som ikke er fordelt på FO.

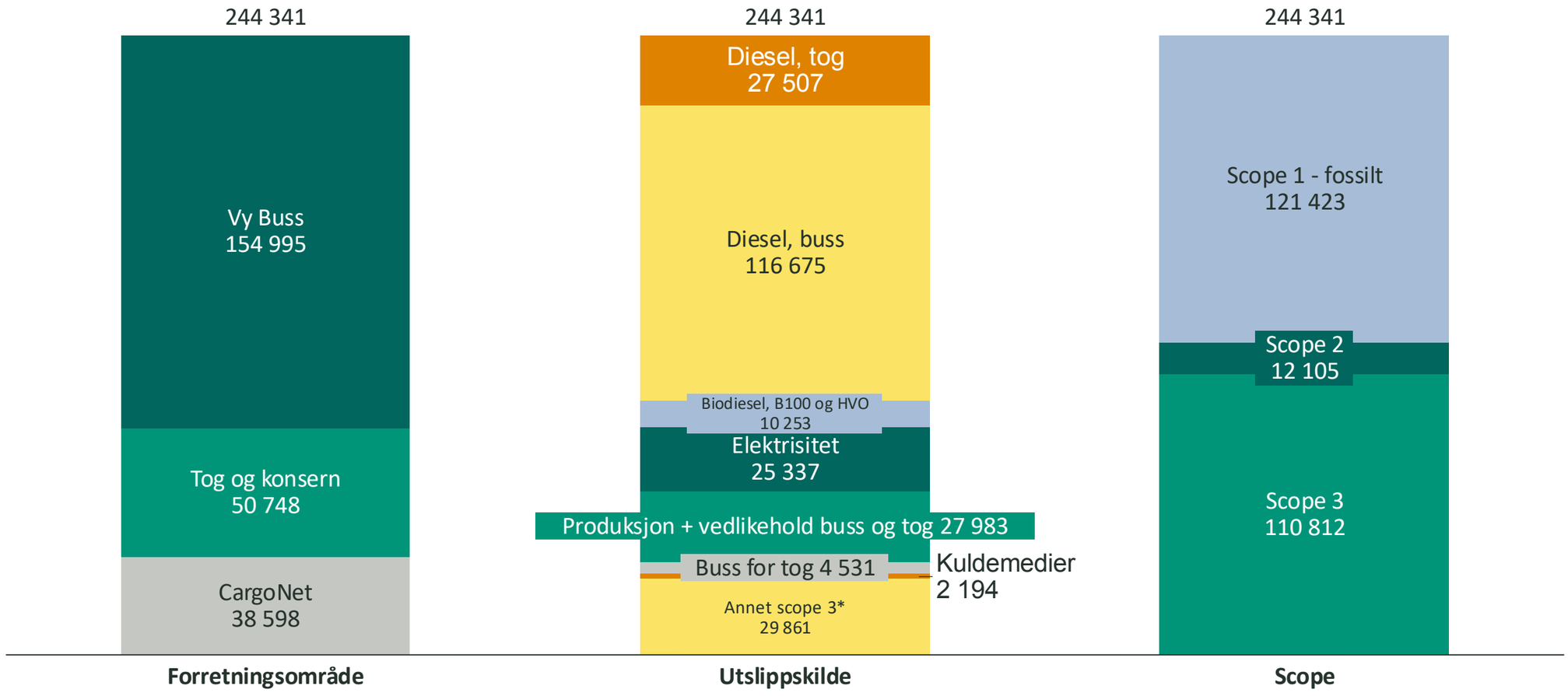
Utslipp i kg CO_2e per personkm og tonnkm fra 2018 til 2024

Scope 1+2+3 (kun produksjon og tap strøm), lokasjonsbasert strøm uten biogent utslipp



Klimagassregnskap for Vygruppen 2024

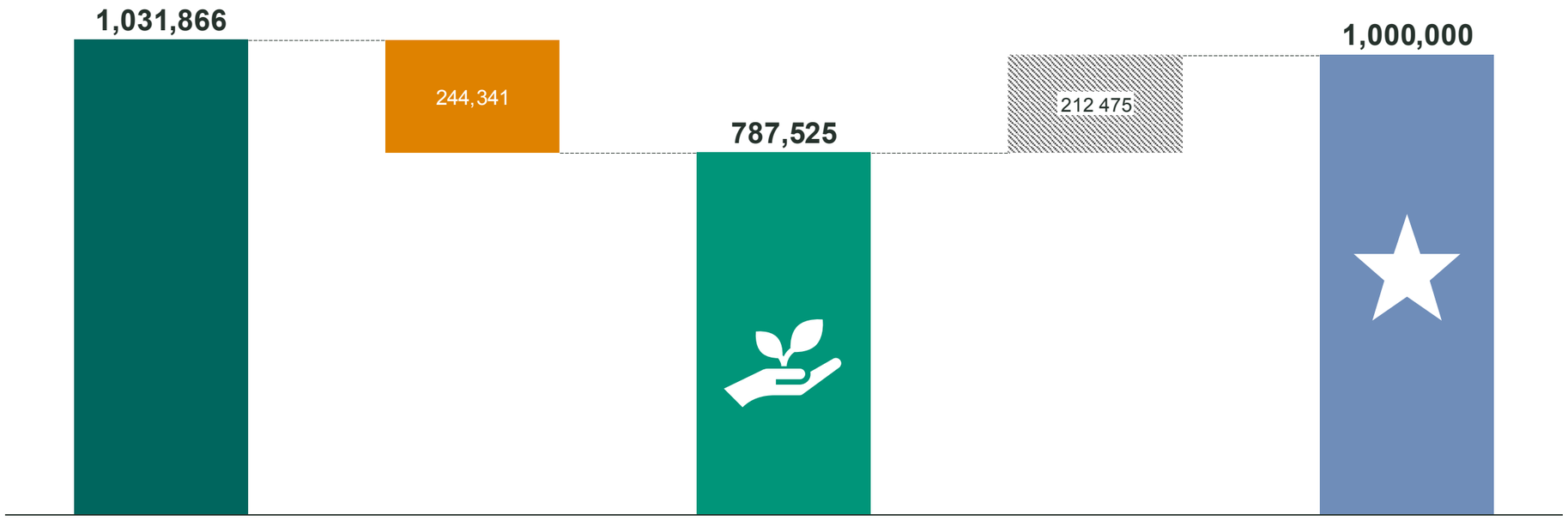
Fordelt etter utslippskilde og scope, tonn CO_2-ekvivalenter
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



* Annet scope 3: kategori 1: Innkjøp av varer og tjenester,
kategori 5: Avfallshåndtering,
kategori 6: Forretningsreiser,
kategori 7: Ansattes reiser til og fra jobb,
kategori 8: Leide lokaler/utstyr,
kategori 15: Investeringer

Sparte CO_2-utslipp i 2024 ink. mål og ytterligere ambisjon frem mot 2026

Vygruppen, tonn CO_2-ekvivalenter



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

Metodikk for beregning av utslipp

Vy har utarbeidet og publisert klimaregnskap siden 2003 og rapporteringen har gradvis blitt forbedret år for år. Ved forbedret rapportering har vi revidert og justert tidligere år etter beste evne slik at regnskapet blir sammenlignbart over tid.

Vy benytter seg av fem prinsipper ved vår klimarapportering:

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

Vy har et mål om å inkludere alle vesentlige direkte og indirekte utslipp og gjennomfører årlig en vesentlighetsanalyse.

Klimaregnskapet utarbeides i henhold til den internasjonale standarden for klimarapportering, Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen), med well-to-wheel-beregninger. I følge GHG-protokollen regnes utslipp av biogent CO2 som nøytralt (opptak = utslipp), men vi har likevel inkludert biogene utslipp i tabeller og resultat for å øke forståelsen og gi kunnskap om hvor stor andel av utslippene i scope 1 som er basert på fornybare og ikke fornybare råvarer.

Vy ønsker å sette søkelys på å redusere utslipp av både fossile og biogene klimagassutslipp. Avhengig av råvare til biodrivstoffet vil produksjonen av biodrivstoffet ha et opptak og lagring av biogent karbon via fotosyntesen (well to tank - scope 3). Denne effekten er ikke medregnet i klimaregnskapet for Vy og er utfordrende å kvantifisere da dette i stor grad er avhengig av type råstoff. Det antas derfor at estimerte biogene klimagassutslipp er et konservativt anslag.

Målingene er basert på interne data for energiforbruk samt informasjon levert av vesentlige leverandører, og ellers basert på kostnadsforbruk. Utslippskoeffisienter leveres av Asplan Viak basert på anerkjente nasjonale og internasjonale kilder. Målingene er underlagt vår egen internkontroll, og validering fra vår valgte revisor.

Nytt i 2024:

- Lagt til utslipp fra forsikring
- Utslipp fra Fjord Tours Group, Flåm Utvikling, Nordisk Togteknikk AS, Peer Gynt Tours og Nordlandsbuss lagt til i scope 3 kat 15. Utslipp er beregnet basert på eierandel
- Benyttet energidata fra Bane NOR Eiendom for arealer
- Fordele utslipp fra strøm på scope 2 og scope 3
- Endre utslippsfaktor for norsk vannkraft ved kjøp av opprinnelsesgaranti (oppdatert faktor blir noe lavere enn det som er brukt tidligere)
- Endret utslipp fra reisevaner etter egen undersøkelse
- Lagt til utslipp fra AdBlue

Lagt til andre direkte utslipp (utover klima), hovedsakelig basert på forbrenning av diesel i ulike euroklasser

Endringer nevnt over er lagt til tidligere års resultater.

Unngåtte utslipp

Scope 4 (unngåtte utslipp) er foreløpig ikke er en offisiell kategori iht. GHG-protokollen, men CO2e-utslipp som hadde oppstått dersom våre reisende med buss og tog i stedet hadde reist med privatbil og om gods fraktet på skinner i stedet hadde blitt fraktet med lastebil på vei.

Målet med beregninger i scope 4 er å vise potensielle klimagassutslipp hvis alternativet til tog og buss var bilkjøring. Det antas at alle personkilometer med buss og tog ville vært kjørt med privatbil (1,6 personer per bil) ved å benytte gjennomsnittet av den norske bilparken. Dette er ikke helt realistisk, da noen ville valgt andre transportmidler som fly. For gods antas det at all tonnkilometer med godstog ville blitt fraktet med lastebil.

Klimagassutslipp fra scope 1, 2, og 3, uten biogent karbon, for persontog, buss og godstog er i 2024 på 244 341 tonn CO2e. Dette medfører et redusert utslipp sammenlignet med alternativ transport på 787 525 tonn CO2e. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra 400 000 biler.

Scope 4	Omfang	Alternativt utslipp fra bil og lastebil	Enhet
Personkm på buss - erstatter bil	3 476 668 218 pkm	367 217	tonn CO2e.
Tonn km godstog - erstatter lastebil	3 043 394 539 tonnkm	267 819	tonn CO2e.
Personkm på tog - erstatter bil	3 757 036 971 pkm	396 830	tonn CO2e.
Sum utslipp alternativ transport		1 031 866	tonn CO2e.

Scope	Hovedkategori	Underkategori	Datakilde	Utslippsfaktorer
1	Veidiesel, Norge, liter • Vy buss Norge (buss) • Minibuss 247 (buss) • Geilo turbusser (buss)	Transport	Vy bærekraftrapportering 6,5% konvensjonell biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2023: Biodiesel ME (from tallow) 12,5% avansert biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2023: HVO 83% fossil diesel: NS-EN 16258:2012	Fossil: 2,15 kg CO_2e/liter Biogent: 0,46 kg CO_2e/liter
	Veidiesel, Sverige, liter • Vy buss Sverige (buss)	Transport	Vy bærekraftrapportering 6,0 % avansert biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2024: HVO	Fossilt, direkte: 2,48 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 0,15 kg CO2 ekv/liter
	Biodiesel B100 RME, liter • Vy buss (buss)	Transport		
	Biodiesel HVO, liter • Vy buss (buss)	Transport	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2024: HVO	Fossilt, direkte: 0,04 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 2,43 kg CO2 ekv/liter
	Biogass, kg • Vy buss (buss) • Minibuss 247 (buss)	Transport	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2024: biogas	Fossilt, direkte: 0,0013 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 0,1,11 kg CO2 ekv/liter
	Fyringsolje, liter • Team Verksted (verksted)	Bygninger	Vy bærekraftrapportering UK Gov. GHG v1.1. 2024: burning oil	Fossilt, direkte: 2,54 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 0,0 kg CO2 ekv/liter
	Anleggsdiesel, Norge, liter • Agilia • Cargonet (tog og terminal) • Vy Gjøvikbanen (tog) • Vygruppen (tog) • Vy Tog Vest (tog)	Transport	Vy bærekraftrapportering 10 % avansert biodiesel UK Gov. GHG v1.1. 2024: HVO Fossil diesel: ISO 14083:2024	Fossilt, direkte: 2,48 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 0,15 kg CO2 ekv/liter
	Anleggsdiesel, Sverige, liter • Vy Tåg (tog)	Transport	Vy bærekraftrapportering 100 % Fossil diesel: ISO 14083:2024	Fossilt, direkte: 2,64 kg CO2 ekv/liter Biogent direkte: 0,0 kg CO2 ekv/liter
	Kuldemedier, lekkasje • Vy buss (buss) • Cargonet (tog og terminal) • Vy Gjøvikbanen (tog) • Vygruppen (tog) • Vy Tog Vest (tog) • Vy Tåg (tog)	Kuldemedier	Vy bærekraftrapportering GHG faktorer fra GHG Protocol HFC Tool v1 R452a og R453a er ikke omfattet av kilder til GHG Protocol, men er likevel inkludert i beregninger.	kg CO_2e/kg R134a: 1300 kg CO_2e/kg R404a: 3260 kg CO_2e/kg R452a: 2139 kg CO_2e/kg R453a: 1765 kg CO_2e/kg R507: 3985 kg CO2e/kg
2	Strøm, lavvolt, Norge, kWh • Vy buss Norge (buss, transport) • Vy buss Norge (verksted, bygg) • Minibuss 247 (buss) • Team Verksted (verksted, bygg) • Agilia (verksted, bygg) CargoNet (terminal) • Vygruppen (kontorlokaler)	Transport, verksted, bygg	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk uten kjøp av opprinnelsesgaranti	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og varedeklarasjon under

	Strøm, høyvolt, Norge, kWh • Vygruppen (tog) • Vy Gjøvikbanen (tog) • Vy Tog Vest (tog) • Vy Flåmbanen • Cargonet (tog)	Transport	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk med kjøp av opprinnelsesgaranti	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert under
	Strøm, høyvolt, Sverige, kWh • Tågkompaniet (tog) • Cargonet (tog)	Transport	Vy bærekraftrapportering Strømforbruk med kjøp av opprinnelsesgaranti for Vy Tåg Strømforbruk uten kjøp av opprinnelsesgaranti for CargoNet Sverige	Se utslippsfaktorer for lokasjonsbasert og markedsbasert under
	Fjernvarme, Oslo • Vygruppen (kontorlokaler)	Bygg	Vy bærekraftrapportering EPD Hafslund Oslo Celsio NEPD-3785-2721-NO	Fossil: 0,008 kg CO_2e/kWh
	Lokasjonsbasert: NO strømmiks	Strømmiks	Høyvolt / lavvolt Norsk miks 2019-2024 Basert på Entso-e dataset	Fossil: 0,021 / 0,035 kg CO_2e/kWh
	Lokasjonsbasert: SE strømmiks	Strømmiks	Høyvolt / lavvolt Ecoinvent SE miks	Fossil: 0,012/ 0,041 kg CO_2e/kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier NO	Strømmiks	NVE Strøm med GOO, vannkraft	Fossil: 0,006 kg CO_2e/kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier SE	Strømmiks	Tilsvarende strøm fra opprinnelsesgaranti Norge (NVE)	Fossil: 0,006 kg CO_2e/kWh
	Varedeklarasjon NO	Strømmiks	NVE Varedeklarasjon for strømleverandører: 2022	Fossil: 0,599 kg CO_2e/kWh
	Varedeklarasjon SE	Strømmiks	AIB-NET European Residual Mixes 2022: SE 2022	Fossil: 0,0068 kg CO_2e/kWh
	Oppstrømsutslipp:			
3	1: Innkjøp av varer og tjenester	Vedlikehold og reservedeler persontog og godstog	Strøm og drivstoff forbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører. Energibruk i verksted: liter diesel og kWh. Vedlikehold godstog, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for lokomotiv og vogner (tatt ut energi i verksted), basert på kjørte vognkm med tog. Kilde: ecoinvent Vedlikehold persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørte km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Vedlikehold godstog (lokomotiv og vogner): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent) Vedlikehold persontog: 0,0014 kg CO2 e/ptogkm
		Vedlikehold og reservedeler buss	Strøm og drivstoff forbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører. Energibruk i verksted: liter diesel og kWh. Vedlikehold buss, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til vedlikehold og bruk av reservedeler for buss (tatt ut energi i verksted), basert på kjørte km med buss. Kilde: ecoinvent	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Vedlikehold buss: Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
		Vask og renhold	Forbruk/ spend hos de største leverandørene	0,058 kg CO_2e/1000 NOK
		Dekk buss	Antall nye dekk og regummierte dekk. Innhentet informasjon fra leverandør Utslippstall oppgitt fra leverandør	Nye dekk: 3,24 Kg CO_2e/dekk Regummiert: 3,57 Kg CO_2e/ regummiert dekk
		Tekstiler (uniformer og ryggsekker)	Antall plagg/artikler, kg per plagg/artikkel og antall forsendelser. Informasjon fra leverandør. Sekker. Antall kg og antall forsendelser. Informasjon fra leverandør. UK Gov. GHG v1.1. 2023: Clothing	22,3 kg CO_2e/kg tekstil

		Vaskeri	Strømforbruk i kWh og drivstofforbruk i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3
		Cafe om bord	Drivstofforbruk i liter diesel i egenproduksjon som brukes i avtaleforholdet med Vygruppen. Informasjon tilsendt fra leverandører.	Utslippsfaktor for diesel se scope 1, 2 og 3:3
		IT-utstyr og driftstjenester (hosting)	Antall produkter og kg per produkt. Informasjon fra leverandørene Forbruk/ spend hos de største leverandørene Utslippstall oppgitt fra leverandør	Nettbrett: 86 kg CO_2e/stk (Techstep) 0,013 kg CO_2e/1000 NOK
	2: Anleggsmidler	Produksjon av busser	Produksjon busser, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av buss, basert på kjørte km med buss. Kilde: ecoinvent	Produksjon buss): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
		Produksjon av persontog	Produksjon persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørte km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	Produksjon persontog: 0,253kg CO_2e/ptogkm
		Produksjon av godstog	Produksjon godstog, generelt tall pr kjørte km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av lokomotiv og vogner, basert på kjørte vognkm med tog. Kilde: ecoinvent	Produksjon godstog (lokomotiv og vogner): Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)
	3: Utslipp relatert til energiproduksjon	3A – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt drivstoff	Vy bærekraftrapportering Utslippstall: UK Gov. GHG v1.1. 2024 ISO 14083:2023	Veidiesel NO: 0,50 kg CO_2e/liter Anleggsdiesel NO: 0,48 kg CO_2e/liter Anleggsdiesel SE: 0,47 kg CO_2e/liter Biodeisel B100 RME: 0,66 Biodiesel, HVO: 0,56 kg CO_2e/liter Biogass: 0,10 kg CO_2e/liter Fyringsolje: 0,53 kg CO_2e/liter
		3B – Oppstrømsutslipp fra innkjøpt strøm	Vy bærekraftrapportering	Lokasjonsbasert NO/SE: 0,016 kg CO_2e/kWh Markedsbasert Opprinnelses-garantier NO/SE: 0 kg CO_2e/kWh Varedeklarasjon NO/SE: 0 kg CO_2e/kWh
		3C – Tap fra overføring og distribusjon (også kalt nettap):	Vy bærekraftrapportering	% tap i strømnett for tog: CargoNet: 13,9% Vy-gruppen: 14,4% Vy Tog Vest: 14,0% Vy Gjøvikbanen: 1449% Vy Tåg: 13,9%
		3D – Produksjon av strøm for videresalg	N/A. Ikke relevant	
	4: Kjøpt transport og distribusjon	Buss for tog	Kjørte km ikke planlagt og planlagt fordelt på euroklasse på bussene brukt. Data fra eget system.	Utslippsfaktor for veidiesel i Norge og Sverige, se scope 1, 2 og 3:3
		Taxi for tog	Gjennomsnittlig utslipp personbil Utslippsfaktor fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Taxi, 1 person: 0,164 kg CO_2e/bilkm
		Innleie av godstransporttjenester fra underleverandører (gods)	Ikke inkludert, ikke tilgjengelig informasjon	
	5: Avfallshåndtering	Avfallshåndtering	Antall transporter og tilhørende drivstoff. Informasjon fra leverandørene. Vy bærekraftrapportering: oppgitt menge avfall og sorteringsgrad. Antatt sortert avfall resirkuleres. Ikke sortert avfall og farlig avfall sendes til forbrenning med energigjenvinning. UK Gov. GHG v1.1. 2023: Residual waste	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3 Forbrenning ikke sortert avfall: 21,28 kg CO_2e/tonn
		Fylling av vann og tømming av septik	Drivstoffforbruk, drivstofftype og snittforbruk per kjøretøy. Informasjon fra leverandørene.	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3

	6: Forretningsreiser	Hotell-overnatting	Antall overnattingsdøgn. Informasjon innhentet fra leverandører. UK Gov. GHG v1.1. 2024: Hotel UK room	Overnatting hotell (UK): 10,4 kg CO_2e/rom pr natt
		Flyreiser	Vy bærekraftrapportering: Oppgitt antall flyreiser i Norge og utenfor Norge. Snitt distanse flyreise Norge: 370 km Snitt distanse flyreise utenfor Norge: 562 km Utslippsfaktor flybensin: ISO 14083:2023	Flyreise i Norge: 0,185 kg CO_2e/pkm Flyreise utenfor Norge: 0,151 kg CO_2e/pkm
		Transport for kontoransatte (eks. taxi)	Gjennomsnittlig utslipp personbil Utslippsfaktor fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Taxi, 1 person: 0,164 kg CO_2e/pkm
	7: Ansattes reiser til og fra jobb	Transport ansatte	Vy bærekraftsrapportering: Vy har gjennomført RVU for ansatte. Oppgir transportmiddelfordeling i % og snitt reiselengde. Kun beregnet utslipp fra transport med personbil. Transport med kollektiv er allerede inkludert i beregninger for scope 1-3. Utslippsfaktor bil fra Miljøkalkulator NSB/ Vy	Personbil, 1 person: 0,164 kg CO_2e/bilkm
	8: Leide lokaler/utstyr	Husleie	Forbruk/ spend	0,0154 kg CO_2e/1000 NOK
	Nedstrømsutslipp:			
	9: Nedstrøms transport og distribusjon	N/A. Ikke relevant		
	10: Prosessering av solgte produkter	N/A. Ikke relevant		
	11: Bruk av solgte produkter	N/A. Ikke relevant		
	12: Sluttbehandling av solgte produkter	N/A. Ikke relevant		
	13: Utleide lokaler/utstyr	N/A. Ikke relevant		
	14: Franchiser	N/A. Ikke relevant		
	15: Investeringer	Beregnet utslipp for, basert på eierandel • Vy Flåmsbana:16,6% • Fjord Tours Group:50% • Nordisk Togteknikk:50% • Peer Gynt Tours:34% • Nordlandsbuss: 34%		
4	Unngåtte utslipp	Alternativ transport med bil og lastebil	Kjørte personkm med buss og tog erstatter bil (gjennomsnitt 1,6 personer i hver bil) Kjørte tonnkm med godstog erstatter lastebil Utslippsfaktor bil fra Miljøkalkulator Vy	Bil: 0,106 kg CO_2e/pkm Lastebil: 0,088 kg CO_2e/tonnkm

Asplan Viak bistår Vygruppen i utarbeidelsen av klimaregnskapet ved å sammenstille grunnlagsdata, finne riktig utslippsfaktorer og kvalitetssikrer både metodikk og resultater.

EU Taksonomi

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

Om rammeverket

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

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

For hver økonomisk aktivitet beskrevet i taksonomien er det utarbeidet et sett med tekniske kriterier for å vurdere hvorvidt kravene til vesentlig bidrag og ikke vesentlig skade er oppfylt. Tekniske kriterier for miljømål 1 og 2 er fastsatt i EUs delegerte rettsakt 2021/2139 («Climate Delegated Act», mens kriterier for miljømål 3 til 6 er definert i EUs delegerte rettsakt fra juni 2023 («Environmental Delegated Act»). Begge rettsaktene er innført i norsk rett. Basert på screeningen opp mot disse kriteriene skal det rapporteres på følgende KPIer; driftsinntekter, investeringer og driftskostnader.

Rapporteringen etter EU-taksonomien er i Vy-konsernets års- og bærekraftsrapport for 2024 frivillig da konsernet ikke har rapporteringsplikt før om et år, dvs. for regnskapsåret 2025. Dette er gjort som en forberedelse til rapporteringskravene som kommer og basert på forventning fra eier og andre interessenter.

Miljømål i EUs taksonomi
1. Begrensning av klimaendinger
2. Tilpasning til klimaendringer
3. Vann- og havressurser
4. Sirkulærøkonomi
5. Forurensing
6. Biologisk mangfold og økosystemer

Rapportering for 2024

I Års- og bærekraftsrapporten for 2023 rapporterte Vy på hvilke aktiviteter i konsernet som er omfattet av taksonomien. Det ble da rapportert på driftsinntekter, investeringer og driftskostnader fordelt på omfattede og ikke omfattede aktiviteter. Rapporteringen er i årets rapport utvidet, og for aktivitetene som ble identifisert som Vy-konsernets primære aktiviteter ved fjorårets rapportering (nr. 6.1, 6.2 og 6.3) rapporteres det for 2024 også på hvor stor andel av disse aktivitetene som er miljømessig bærekraftig. Det er i tillegg til disse aktivitetene identifisert 6 nye aktiviteter i 2024 (nr. 6.5, 6.6, 6.14, 6.15 og 7.7). Disse aktivitetene har et betydelig mindre omfang, og det er i årets rapport ikke foretatt en vurdering av hvorvidt disse er miljømessig bærekraftig eller ikke. I årets rapport rapporteres derfor disse som omfattet, men ikke miljømessig bærekraftig i sin helhet.

Vy rapporterer for 2024 på alle miljømålene, men det er ikke identifisert aktiviteter som kan gi et vesentlig bidrag til miljømål 3 til 6. Ved vurdering av hvilke aktiviteter som er omfattet er det tatt utgangspunkt i definisjonene i de delegerte rettsaktene med tilhørende NACE-koder.

Se tabell for alle identifiserte aktiviteter i Vy-konsernet for regnskapsåret 2024.

Aktivitets-nr.	Aktivitetsnavn EU-taksonomi	Beskrivelse av aktiviteten i Vy
6.1	Passenger interurban rail transport	Persontransport med tog, og investering i slikt materiell.
6.2	Freight rail transport	Godstransport med tog og investering i nye lokomotiv og vogner.
6.3	Urban and suburban transport, road passenger transport	Persontransport med buss (M2 og M3), og investering i slike kjøretøy. Inkluderer også avvikskjøring med buss for tog.
6.5	Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	Persontransport med kjøretøy kategori M1, og investering i slike kjøretøy
6.6	Freight transport services by road	Distribusjon av gods med varebil og lastebil (kategori N1, N2 eller N3)
6.14	Infrastructure for rail transport	Drift av godsterminaler
6.15	Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport	Investering i ladeanlegg i forretningsområdet buss.
7.7	Acquisition and ownership of buildings	Drift og investering i eiendom (primært leasing)

Oppfyllelse av de tekniske screeningkriteriene

Vurdering av vesentlig bidrag

De aller fleste av Vy-konsernets identifiserte aktiviteter kan bidra vesentlig til både miljømål 1. «Begrensning til klimaendringer» og miljømål 2. «Tilpasning til klimaendringer». For å forhindre dobbelregning er det kun vurdert vesentlig bidrag opp mot miljømål 1 «Begrensning til klimaendringer». Vesentlig bidrag til å begrense klimaendringer er definert i forordningens Artikkel 10, og dreier seg om å unngå eller redusere utslipp av klimagasser, samt øke opptaket av klimagasser.

For Vys transportaktiviteter innebærer dette at kjøretøy som gir null direkte CO2-utslipp bidrar vesentlig til å begrense klimaendringer. Dette kravet er oppfylt for konsernets elektriske togsett, lokomotiver og busser. Innenfor konsernets godsvirksomhet (6.2) kjøres det også med hybrid lokomotiver. Disse er ansett å oppfylle kravet til vesentlig bidrag da de benytter elektrisitet der det er infrastruktur til dette. Lokomotiv som frakter flybensin oppfyller ikke kravet til vesentlig bidrag, og rapporteres som omfattet, men ikke miljømessig bærekraftig.

Innenfor aktivitet 6.3 som gjelder konsernets bussvirksomhet er det frem til og med regnskapsåret 2025 en overgangsregel som gjør at euroklasse 6 busser som benyttes mellom byer («interurban») og med spesifikke karosserityper oppfyller kravet til vesentlig bidrag selv om de har direkte CO2-utslipp. Denne overgangsregelen er benyttet ved rapporteringen for 2024, og for å operasjonalisere den er det ved rapporteringen benyttet bussklasser (1,2 og 3).

Ved beregning av KPIer er andelen av driftsinntekter, driftskostnader og investeringer som er miljømessig bærekraftig, men som ikke knyttes til kjøretøy med null direkte CO2-utslipp skilt ut og rapportert som omstillingsaktiviteter.

Ingen vesentlige skade (DNSH)

For Vy-konsernets primære aktiviteter (6.1, 6.2 og 6.3) er det følgende miljømål som er relevante ved vurdering av kravet til ingen vesentlig skade; «2. Tilpasning til klimaendringer», «3. Sirkulærøkonomi» og «5. Forurensing»

For tilpasning til klimaendringer vises det til konsernets rapportering i års-og bærekraftsrapporten etter rammeverket «Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) og vårt arbeid med vitenskapsbaserte klimamål. Når det kommer til sirkulærøkonomi, er det utarbeidet retningslinjer for hvordan selskaper i konsernet skal forholde seg til EUs- avfallshierarki ved blant annet håndtering av avfall og salg/utrangering av eldre busser og annet materiell. Disse retningslinjene benyttes også av konsernets felles innkjøpsfunksjon ved anskaffelser der det er relevant.

For å oppfylle kravene til miljømål «5. Forurensing» er det kontrollert at våre hybridlokomotiver i godsvirksomheten ikke har utslippsverdier som overstiger de tillatte verdiene for aktivitet 6.2. For konsernets bussvirksomhet (6.3) stilles det også krav til bussenes dekk med tanke på dekkstøy og påvirkning på kjøretøyets energieffektivitet.

Det har i 2024 vært en tidkrevende jobb å identifisere dekkene som sitter på bussene i konsernet, og vurdere hvilke av disse som oppfyller taksonomiens tekniske screeningkriterier. For en betydelig del av konsernets bussaktivitet er vi ikke i mål med å identifisere hvilke dekk som sitter på hvilke buss, og benytter i disse tilfellene for rapporteringen i 2024 dekk per kontrakt.

Alle identifiserte dekk er vurdert opp mot sammenlignbare dekk i EUs produktdatabase for energimerking «EPREL». Vår observasjon ved screening av dekk er at vinterdekk benyttet i Norge og Sverige gjør det dårlig ved sammenligning mot vinterdekk i en europeisk database hvor et fåtall dekk er tilpasset nordisk vinterføre. I tillegg benyttes det en betydelig andel regummierte dekk i konsernet som ikke har EPREL-merking, og dermed ikke kan screenes opp mot denne databasen.

Ved rapportering for 2024 er det forutsatt at disse dekkene ikke oppfyller kravet til vesentlig skade. Dette bidrar til at en betydelig andel av bussene i konsernet er vurdert å ikke være miljømessig bærekraftig som følge av at dekkene ikke er i tråd med taksonomiens tekniske screeningkriterier.

Minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold

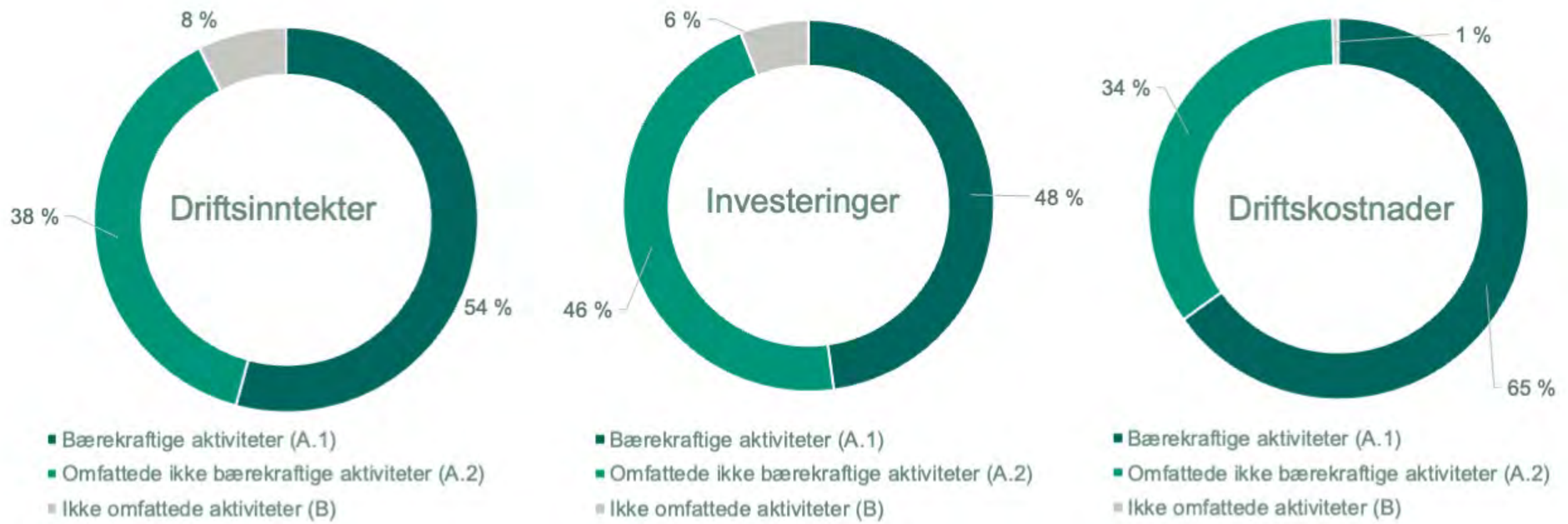
Vy-konsernet oppfyller kravet til sosiale og styringsmessige forhold. Konsernets aktiviteter utføres i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, herunder den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILOs) åtte kjernekonvensjoner og «International Bill of Human Rights» Det vises til konsernets redegjørelse etter åpenhetsloven, likestillingsredegjørelse, rapportering etter ESRS G1, S2 og skattepolicy for mer informasjon.

Taksonomi indikatorer

I henhold til taksonomiforordningens artikkel 8 skal det rapporteres på tre KPIer. Dette er driftsinntekter, investeringer, og driftskostnader. Disse KPIene er splittet på hva som er omfattet og hva som er miljømessig bærekraftig og ikke av det som er omfattet. Hva som er miljømessig bærekraftig er kun vurdert for konsernets primære aktiviteter, dvs. persontransport med tog (6.1), med buss (6.3) og transport av gods (6.2).

Oppsummert viser årets screening at en stor andel av Vy-konsernet er omfattet av taksonomien, og at en betydelig andel er miljømessig bærekraftig.

Diagram 1: Andel miljømessig bærekraftig (A.1), ikke miljømessig bærekraftig (A.2) og ikke omfattet (B) :



Driftsinntekter

Andelen driftsinntekter i konsernet som er omfattet av taksonomien er for regnskapsåret 2024 92 % (2023: 95 %), og andelen miljømessig bærekraftig er 54 %. De taksonomiforenlige inntektene kommer i hovedsak fra aktivitet 6.1 persontransport med tog (se figur), men aktivitet 6.2 og 6.3 bidrar også betydelig.

Ved beregning av nevneren er det tatt utgangspunkt i totale driftsinntekter i Vy-konsernets finansielle rapportering. Ikke omfattede inntekter er i hovedsak knyttet til salg av verkstedtjenester i Team Verksted kjeden, og andre driftsinntekter i forretningsområdene. Beregningen av andelen som er miljømessig bærekraftig er gjort ved å bruke nøkler per kontrakt eller per strekning.

Investeringer

Andelen investeringer som er omfattet av taksonomien er i regnskapsåret 2024 94 % (2023: 99 %), og andelen som er miljømessig bærekraftig er 48 %. De aller største investeringene har i 2024 vært innenfor forretningsområdet buss hvor det blant annet er investert i en rekke el-busser (eks. Drammen). Siden dekk også må vurderes er det i 2024 ikke alle investeringer i el-busser som rapporteres som taksonomiforenlig.

Ved beregningen av KPI for investeringer er alle nyinvesteringer etter standardene IAS 16 varige driftsmidler, IAS 38 immaterielle eiendeler og IFRS 16 Leieforpliktelser tatt med. Herunder tilganger av eiendeler i forbindelse med virksomhetssammenslutninger. Vurdering av hvilke investeringer som er taksonomiforenlig er gjort per anlegg (eiendel) for kjøretøy. Der hvor investeringen ikke kan knyttes til en aktivitet er den rapportert som ikke taksonomiomfattet. Det er ved rapportering av investeringer i årets rapport ikke benyttet CapEx-planer.

Driftskostnader

Andelen taksonomiomfattete driftskostnader i konsernet er i regnskapsåret 2024 99 % (2023 98 %) og andelen miljømessig bærekraftig er 65 %. En stor andel av de taksonomiforenlige driftskostnadene er innenfor Vy-konsernets persontransport med tog (6.1) hvor det i Norge utelukkende benyttes elektriske togsett.

Driftskostnader (nevneren) er i taksonomien definert som ikke aktiverte kostnader knyttet til forskning og utviklingsaktiviteter, renovasjon av bygninger, korttidsleie, vedlikehold og reparasjon og andre direkte utgifter knyttet til den daglige driften av varige driftsmidler som er nødvendig for å sikre at driftsmidlene skal fungere effektivt. Disse driftskostnadene utgjør en andel av kostnadene rapportert i linjen «andre kostnader» og linjen «lønn og andre personalkostnader» i Vy-konsernets resultatregnskap. En stor andel av Vys driftskostnader er knyttet til vedlikehold og reparasjon av konsernets kjøretøy. Andre kostnader inkludert i driftskostnader er kostnader til dekk, renhold av kjøretøy og forskning og utviklingsaktiviteter.

Beregningen av andelen taksonomiforenlig er gjort per materielltype eller det er benyttet nøkler per kontrakt (Aktivitet 6.3).

Diagram 2: Andel taksonomiforenlige driftsinntekter per aktivitet

Diagram 3: Andel taksonomiforenlige investeringer per aktivitet

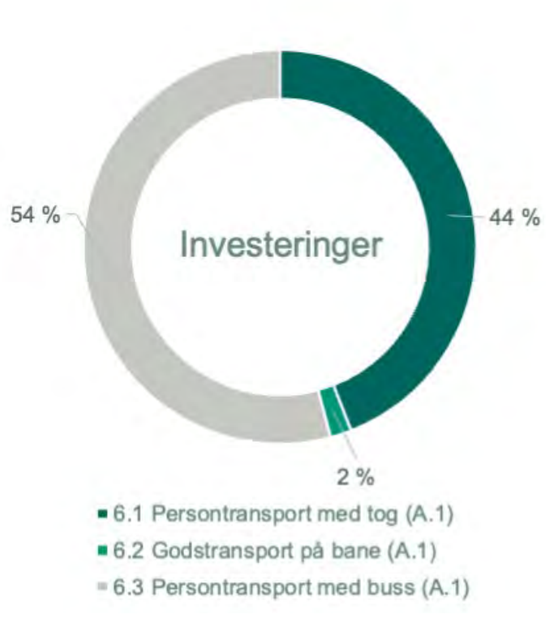
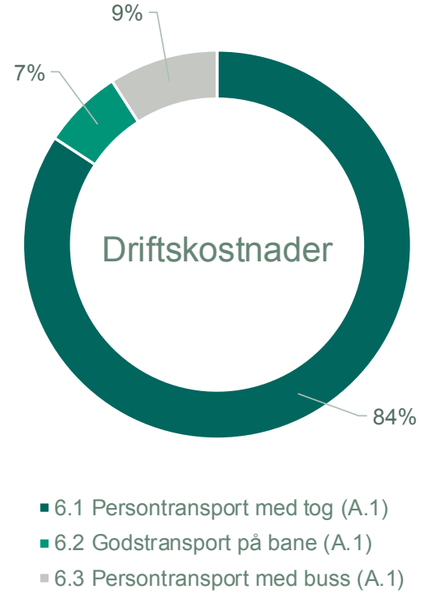


Diagram 4: Andel taksonomiforenlige driftskostnader per aktivitet



Oppsummering og videre arbeid

Årets taksonomirapportering viser at store deler av konsernets aktiviteter er omfattet av taksonomien, samtidig som en stor andel også er miljømessig bærekraftig. Det har i 2024 vært krevende og vurdere konsernets bussaktivitet opp mot de tekniske screeningkriteriene da det her også stilles krav til dekk.

Vi vil i 2025 jobbe videre med kartlegging og dokumentering tilknyttet dette, og andre områder ved behov. Vi vil også jobbe med å vurdere de resterende aktivitetene som er identifisert opp mot de tekniske screeningkriteriene, og har som mål å rapportere på dette for regnskapsåret 2025 i 2026.

Årets rapportering er basert på tolkning av taksonomiforordningen med tilhørende delegerte rettsakter som foreligger ved utgangen av 2024. Vi følger med på den videre utviklingen av dette, og vil gjøre endringer i rapporteringen når dette er nødvendig.

KPI- tabeller for EU taksonomi

Driftsinntekter

Regnskapsår		*2024*		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier mht. at aktiviteten ikke er til betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter	Kode(r)	Absolutte driftsinntekter	Andel av driftsinntekter	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Minstegarantier	**Andel taksonomiforenlige (A.1) eller andel omfattede (A.2) driftsinntekter år 2023**	Kategori (mulig-gjørende aktivitet)	Kategori (omstillings-aktivitet)
		MNOK	*%*	*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. AKTIVITETER SOM ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																			
A.1 Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																			
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	7 936	41 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	980	5 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T (kun deler)
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	1 537	8 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T (kun deler)
Omsetning fra miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		**10 453**	54 %	**54 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
Herav "muliggjørende"			**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y		E	
Herav "omstilling"		**1 447**	8 %	**0 %**						Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T
A.2 Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*										
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	40	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	248	1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	6 943	36 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	CCM 6.5	63	0 %																
6.6 Freight transport services by road	CCM 6.6	25	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.14 Infrastructure for rail transport	CCM 6.14	49	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
7.7 Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	21	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Omsetning fra aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter (A.2)		7 389	38 %	**38 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
Sum (A.1 + A.2)		**17 842**	93 %	**93 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																			
Omsetning for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien (B)		1 441	7 %																
Sum (A+B)		**19 283**	100 %																

*Fotnote Sum (A+B)**

Gevinst ved salg av anleggsmidler på 75 MNOK inngår ikke i sum driftsinntekter.

KPI- tabeller for EU taksonomi

Investeringer

Regnskapsår		2024		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier mht. at aktiviteten ikke er til betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter	Kode(r)	Absolutte investeringsutgifter	Andel av investeringsutgifter	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Minstegarantier	**Andel taksonomiforenlige (A.1) eller andel omfattede (A.2) investeringer år 2023**	Kategori (mulig-gjørende aktivitet)	Kategori (omstillings-aktivitet)
		MNOK	*%*	*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. AKTIVITETER SOM ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																			
A.1 Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																			
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	494	21 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	19	1 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	607	26 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T (kun deler)
Investeringsutgifter for miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		**1 120**	**48 %**	**42 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
Herav "muliggjørende"			**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y		E	
Herav "omstilling"		**155**	**7 %**	**7 %**						Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T
A.2 Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftig (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*										
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	0	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	1	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	908	39 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	CCM 6.5	7	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.6 Freight transport services by road	CCM 6.6	2																	
6.14 Infrastructure for rail transport	CCM 6.14	6	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.15 Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport	CCM 6.15	65	3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
7.7 Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	94	4 %	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)		**1 083**	**46 %**	**46 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
Sum A.1 + A.2		**2 203**	**94 %**	**94 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																			
Investeringsutgifter for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien (B)		140	6 %																
Sum (A+B)		**2 343**	**100 %**																

KPI- tabeller for EU taksonomi

Driftskostnader

Regnskapsår:		2024		Kriterier for vesentlig bidrag						Kriterier mht. at aktiviteten ikke er til betydelig skade (DNSH)									
Økonomiske aktiviteter	Kode(r)	Absolutte driftskostnader	Andel av driftskostnader	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Minstegarantier	**Andel taksonomiforenlige (A.1) eller andel omfattede (A.2) driftskostnader år 2023**	Kategori (mulig-gjørende aktivitet)	Kategori (omstillings-aktivitet)
		MNOK	%	*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. AKTIVITETER SOM ER OMFATTTET AV TAKSONOMIEN																			
A.1 Miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter																			
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	1 745	59 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	138	5 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T (kun deler)
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	188	6 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T (kun deler)
Driftsutgifter for miljømessig bærekraftige (taksonomiforenlige) aktiviteter (A.1)		**1 914**	65 %	**65 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			
Herav "muliggjørende"		**-**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y		E	
Herav "omstilling"		**177**	**0 %**	**0 %**						Y	Y	N/A	Y	Y	N/A	Y			T
A.2 Aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke er miljømessig bærekraftige (ikke taksonomiforenlige aktiviteter)																			
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*										
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1	2	0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2	73	2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	749	25 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial v	CCM 6.5	2	0 %																
6.14 Infrastrucuture for rail transport	CCM 6.14	34	1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
7.7 Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	150	5 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Driftsutgifter for aktiviteter som er omfattet av taksonomien, men som ikke		**1 011**	34 %	**34 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
Sum (A.1 + A.2)		**2 925**	99 %	**99 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**										
B. AKTIVITETER SOM IKKE ER OMFATTET AV TAKSONOMIEN																			
Driftsutgifter for aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien (B)		14	0,5 %																
Sum (A+B)		**2 944**	100 %																

E2 Forurensning

Hvorfor temaet er viktig for oss

Vy bidrar til luftforurensning gjennom forbrenning av fossilt drivstoff og utslipp av mikroplast fra kjøretøyenes dekk. Luftforurensning kan blant annet føre til helseproblemer for mennesker og bidra til sur nedbør som skader naturen. Forurensning av mikroplast kan skade dyrelivet og det marine livet, i tillegg til å spre miljøgifter.

Disse utslippene stammer hovedsakelig fra bussdriften, som forurenser luften med nitrogenoksid (NOx), svoveloksid (SOx), svevestøv og mikroplast fra dekk- og veislitasje. Mikroplast fra bildekk er den største kilden til plastforurensning i Norge.

Estimatene viser at slitasje av bildekk står alene for rundt 85 % av mikroplastutslippet fra vei.

Overgangen til elbusser reduserer luftforurensningen, men i tilfeller der elbussene er tyngre enn dieselbussene, kan det oppstå økt dekkslitasje. Vi arbeider kontinuerlig med å øke kunnskapen om Vys påvirkning på luftforurensning og mikroplastutslipp.

Vår tilnærming og retningslinjer

Vys påvirkning, risikoer og muligheter som følge av utslipp er vurdert i vesentlighetsanalysen vår (se «Håndtering og påvirkning av risikoer» for mer informasjon.

Vesentlige tema og undertema

Forurensing av luft:
Negativ påvirkning (EO)
- Luftforurensning fra kjøretøy (svevestøv, Nox, CO, VOCs)

Mikroplast:
Negativ påvirkning (EO)
- Forurensning av mikroplast fra dekk og vaskeritjeneste

VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

Retningslinjer

Vy har overordnede retningslinjer og et miljøstyringssystem (beskrevet under E1) som skal sikre at vi arbeider systematisk med bærekraft og at dette skal være en integrert del av virksomhetsstyringen. Hver virksomhetsleder har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar bærekraft og samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet. Dette skjer eksempelvis ved at det det i anskaffelse av busser settes tydelige miljøkrav. Prinsippene er operasjonalisert gjennom konsernfelles mål for å redusere klimagassutslipp. Det stilles eksplisitte krav til type buss vi kjører i de ulike kontraktene. Per i dag krever alle våre kontrakter at Vy kjører på nyeste euroklasse-teknologi (Euroklasse 6), gass eller elektriske busser. Busser som tilfredsstiller Euroklasse 6-kravene som ble innført i 2015, har ca. 30 ganger lavere utslipp av NOx enn forrige generasjon busser. Vy forventer at det i nye kontrakter i Norge hovedsakelig vil stilles krav til elektriske busser.

Norske tog stiller også miljøkrav ved anskaffelsen av nytt togmateriell som Vy leaser, blant annet er nye tog mer energieffektive enn eldre.

Ved innkjøp av dekk må avdelingene velge godkjente leverandører som oppfylte miljøkravene i forbindelse med anskaffelsesprosessen.

Tiltak

Ved å omstille til elbusser reduseres luftforurensning. Dermed vil vårt vitenskapsbaserte klimamål være et tiltak for å også redusere forurensning til luft.

Anbud som går på diesel, samt egne anbud for buss for tog stiller vi krav til benyttelse av nyeste Euroklasse-teknologi og systematisk opplæring av sjåfører i klima- og miljøeffektiv kjøring. Nyeste Euroklasse bidrar til å redusere forurensning til luft gjennom renseteknologi i bussene.
Selv om luftforurensning reduseres med økt bruk av elbiler, slites dekk og vei mer på grunn av tyngre kjøretøy og raskere akselerasjon. Dette kan øke forurensningen av mikroplast på grunn av økt dekkslitasje.

For buss er det etablert målepunkter i hver buss som gir oversikt over kjørestilutslag til sjåføren og som bidrar til strakstilbakemelding på effekter slik som slitasje på buss og energiforbruk. Gjennom kjørescore vurderes sjåførene våre på effektiv kjørestil, hvor målet er at sjåførene skal kjøre så trygt og miljøvennlig som mulig. Status og måloppnåelse for dette oppgis hver måned i KPI-kart for buss og konsern, og vurderes som en god måleparameter som bidrar til redusert energiforbruk og utslipp.

For å redusere mikroplast fra dekkslitasje benytter vi oss av flere tiltak:

- **Bruk av høykvalitetsdekk: Vy** kjøper hovedsakelig dekk fra kvalitetsprodusenter som oppgir at dekkene varer lengre enn billigere varianter siden de er laget av materialer som slites mindre og dermed produserer færre mikroplastpartikler
- **Regelmessig service og vedlikehold:** Vy utfører regelmessig vedlikehold med sjekk av dekkene for å oppdage slitasje tidlig. Vi juster også hjulstillingen ved påviste feil som skjev dekkslitasje, for å minimere slitasjen
- **Kjørestil og opplæring av sjåfører:** Vi har opplæring av sjåfører og systemstøtte for å unngå kraftig akselerasjon og bremsinger siden dette reduserer dekkslitasje. Vy har et omfattende opplæringsprogram for våre bussjåfører hvor de får kunnskap om temaene over med spesiell oppmerksomhet på effektiv kjørestil
- **Piggfrie vinterdekk:** Vy bruker piggfrie vinterdekk der det er mulig i stedet for piggdekk
- **Samarbeid med produsenter:** Vi oppfordrer våre leverandører av dekk til å fortsette å utvikle mer bærekraftige dekkløsninger

Vy buss sitt miljøstyringssystem inneholder dokumenter som sikrer tydelige roller og ansvar, styring, kontroll, planlegging og forbedring knyttet til tiltakene over. Trafikksikkerhet, kvalitet og miljødirektør i buss er ansvarlig for å sikre at tiltakene følges, mens linjeledelsen har ansvar for å gjennomføre aktivitetene. Fremover kommer vi til å sette i gang prosjekter for å vurdere påvirkning fra dekkslitasje, vi vil også beregne finansielle effekter av forurensning generelt.

Vurderinger av tiltakene
Det finnes per nå ingen teknologisk løsning som kan forhindre dekkslitasje. Vy følger Norsk institutt for vannforskning (NIVA) sine anbefalinger for å redusere mengden mikroplast som slites av dekkene på våre busser som riktig lufttrykk og hjulstilling, samt jevn kjøring hvor kraftige akselerasjoner og bremsing unngås.
Effekten til de ulike tiltakene på luftforurensning og mikroplast måles årlig i forbindelse med årsrapporteringen, hvor både mengde mikroplast og luftforurensning sluppet ut er egne KPIer.
For å hindre spredning av mikroplast til miljøet, ser vi et tydelig behov for mer kunnskap om både kilder og effektive tiltak. Dette kommer også frem i Regjeringens plaststrategi og Nasjonal transportplan. Vy er i dialog med både dekkprodusenter og NIVA for å lære mer om mikroplastproblematikken og for å se om det er ytterligere tiltak som kan implementeres for å redusere dekkslitasje. Oppnåelse av mål og tiltak publiseres årlig i års- og bærekraftsrapporten, som informerer interessentene. For mer informasjon om interessentinkluderinger i vurderinger gjort, se tekst om vesentlighetsanalyse.

Mål

Reduksjon av klimagasser og overgangen til elbusser bidrar til å minke luftforurensning. Konsernets valg om å sette vitenskapsbaserte klimamål fungerer som et indirekte mål for redusert luftforurensning. Se mål under E1 for nærmere informasjon om våre vitenskapsbaserte mål samt mål om kjørestil, tomgangskjøring og drivstofforbruk på buss.
På samme måte vil også mål for kjørestil i bussene være et indirekte mål på forurensning, som bidrar til å minke dekkslitasje og dermed minket utslipp av mikroplast.

Tabeller

Utslipp av NOx, SOx og PM, i tonn	2020	2021	2022	2023	2024
Nitrogenoksider (NOx)*	515,2	483,8	486,7	491,0	12,0
Svoveloksid (SOx)*	0,56	0,64	0,73	0,73	1,23
Svevestøv (PM)*	2,45	2,69	3,01	3,02	5,21
Persistent organic pollutants (POP)		Informasjon utilgjengelig / ufullstendig			
Volatile organic compounds (VOC)		Informasjon utilgjengelig			
Hazardous air pollutants (HAP)		Informasjon utilgjengelig			

*For NOx, SOx og PM er beregningsmetoden oppdatert fra 2024

Andre utslipp til luft

Utslipp til luft (kg)	2024*
Karbonmonoksid (CO) Kullos	268
	918
Kjølemiddel (HFC134a)	1 669
Ammoniakk (NH3)	1 123
Flyktige organiske forbindelser unntatt metan (NMVOC)	11 032
Arsen og forbindelser (som As)	0
Kadmium og forbindelser (som Cd)	1
Krom og forbindelser (som Cr)	2
Kobber og forbindelser (som Cu)	2
Kvikksølv og forbindelser (som Hg)	0
Nikkel og forbindelser (som Ni)	1
Bly og forbindelser (som Pb)	4
Sink og forbindelser (som Zn)	128
Bensen	10
Polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH)	6

*utslippene ble for første gang kalkulert i 2024, og historisk data finnes ikke

Informasjon om metode og antakelser

Kildene til utslippsfaktorer er Ecoinvent database, direkte utslipp, beregnet av SimaPro

Vi har ingen nøyaktig beregning på mikroplastforurensning som følge av dekkslitasje, men ifølge vår dekkleverandør Conti beregner de i gjennomsnitt ca. 100 mg per kjørte km. I 2024 kjørte vi nesten 200 millioner kilometer i Vy Buss totalt, dette tilsvarer ca. 20 tonn mikroplast.
Det har ikke vært noen store utslippsulykker for Vy i 2024 med unntak av utslipp av 3 500 l. diesel ved en bussoppstillingsplass i Asker. Brannvesenet bistod med oppsamling. Vi er ikke kjent med at det er vesentlige utslipp til luft fra dette utslippet.

S1 Egne ansatte

Hvorfor temaet er viktig for oss

Hos Vy er våre ansatte vår viktigste ressurs. Deres engasjement, kompetanse, samt kundeorienterte og stabile arbeidskraft er avgjørende for Vy sin suksess og vår evne til å levere bærekraftige løsninger. Vi er forpliktet til å ska4pe et trygt, rettferdig og inkluderende arbeidsmiljø som fremmer trivsel og utvikling. Forutsigbare lønns- og arbeidsforhold er nødvendig for å tiltrekke seg arbeidskraft, for trafikksikker drift og omdømme.

Vy opererer i et ansattintensivt marked, og har over 11.000 ansatte som blant annet kjører busser og tog, arbeider på terminaler og gir kundesupport.

I vesentlighetsanalysen på side 48 er Vys påvirkninger, risikoer og muligheter på egne ansatte identifisert og vurdert. Identifiserte vesentlige tema og undertema er illustrert nedenfor.

Vesentlige tema og undertema

Arbeidsforhold og sosial dialog
Positiv påvirkning (EO)
- Ordnede arbeidsforhold og god kommunikasjon mellom ansatte, ledelse og fagforening

Negativ påvirkning (EO)
- Helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen

Helse, miljø og sikkerhet
Negativ påvirkning (EO)
- Helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen

Opplæring og kunnskapsutvikling
Positiv påvirkning (EO)
- Kompetanseutvikling

Risiko (EO)
- Mangel på arbeidskraft: opprettholde og tiltrekke oss nok kapasitet med riktig kompetanse

Mulighet (EO)
- Være en attraktiv arbeidsgiver

Mangfold og like muligheter og alle
Positiv påvirkning (EO)
- Mangfold og likestilling

VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

Den viktigste potensielle negative påvirkning for medarbeidere og arbeidsgiver er skader på våre ansatte i tjeneste, og andre arbeidsmiljø relaterte problemstillinger. Vy er en arbeidsintensiv bedrift. Den største positive påvirkning er å være og bli oppfattet som en god og inkluderende arbeidsgiver som tiltrekker seg nok og riktig kompetanse. Dernest sørge for nødvendig opplæring slik at våre tjenester gjennomføres på en kvalitetsmessig god måte.

Vår tilnærming og retningslinjer

I Vys konsernprinsipper er policy knyttet til ulike sider av arbeidet med å sikre forhold til våre medarbeidere beskrevet. De inneholder bl.a. overordnede prinsipper innen:

- Rekruttering
- Lønns- og arbeidsvilkår
- Kompetanseutvikling
- Arbeidsmiljø
- Likestilling og likeverd

Disse temaene er alle relatert til de vesentlige temaer og undertemaer som er identifisert gjennom den doble vesentlighetsanalysen. I arbeidet med å forsterke positive påvirkninger og håndtere og forbedre områder som kan ha negativ påvirkning på medarbeiderne, foreligger det også mer spesifikke retningslinjer.
Vesentlige temaer for konsernet, er:

1. Trygge arbeidsforhold og medvirkning
2. Arbeidstid
3. Helse, miljø og sikkerhet
4. Opplæring og kompetanseutvikling
5. Mangfold

Vår deltakelse i det organiserte arbeidslivet gjennom medlemskap i arbeidsgiverforeningene Spekter og NHO sikrer et etablert avtaleverk hvor avtalepartnerne er både LO og YS. Hovedavtalen og de ulike tariffavtalene med arbeidstakerorganisasjoner som representerer alle store arbeidstakergrupper i konsernet, sammen med forpliktelsene som både buss og tog har inngått gjennom sertifisering etter ISO 45 001 «Ledelsessystemer for arbeidsmiljø» legger føringene for arbeidet med dette. Arbeidstid i stillinger med turnusarbeid kan gi belastninger. Belastninger som er resultat av ugunstige turnuser kan gi negative helsemessige konsekvenser for våre ansatte og gi økt sykefravær og redusert livskvalitet. Etablerte prosesser for utarbeidelse av turnus i forretningsområdene som sikrer overholdelse av arbeidsmiljølovens krav og medvirkning, beskriver føringene for å redusere negativ påvirkning.
Vy har en personellintensiv samfunnskritisk virksomhet som berører mange mennesker hver dag. Driften innebærer forflytning av kjøretøy med stor vekt og mye energi i alle forretningsområder. For bussvirksomheten må man også hensynta at busser operer i et dynamisk og uoversiktlig trafikksystem. God arbeidshelse er derfor viktig for trafikksikker og stabil drift. Vys HMS-erklæring legger føringer for arbeidet med HMS og gjør sammen med HMS-policy og retningslinjer for HMS i Vy rammene for arbeidet med å redusere negative påvirkninger i arbeidsmiljøet. HMS- erklæringen, HMS-policy og tilhørende retningslinjer omfatter alle medarbeidere i konsernet.

HMS-erklæringen:

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

Opplæring og kompetanseutvikling er grunnleggende for å skape engasjerte og kundeorienterte medarbeidere som utøver arbeidet på en effektiv og trafikksikker måte som ikke medfører helseplager for medarbeiderne. Konsernprinsippene understreker at Vy skal legge til rette for målrettet kompetanseutvikling basert på forretningsmessige behov slik at konsernet tiltrekker, utvikler og beholder den kompetansen som trengs for å realisere vår strategi.
Vys mange medarbeidere og yrkesgrupper gir muligheter for stort mangfold. Flere perspektiver og erfaringer kan styrke problemløsning og innovasjon. Større bevissthet rundt mangfold kan gi bedre utgangspunkt for god leveranse til de mange som reiser med oss hver dag. I konsernprinsippene legges det vekt på at alle medarbeidere i Vy er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn. Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes. Bedret kjønnsbalanse og økt mangfold er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling.
Sammensettingen av arbeidsstyrken i Vy speiler på mange måter befolkningen i Norge for øvrig, og innvandrerandelen (slik denne defineres av Statistisk Sentralbyrå) har økt jevnt de siste ti årene, fra drøyt 15 % i 2010 til om lag 32 % ved siste måling fra 2023.

I Vys konsernpolicy for ivaretakelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter understrekes at vårt styringssystem er bygget opp etter prinsipper som er i tråd med:

- Verdenserklæringen om menneskerettigheter
- FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter
- FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter
- ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet og aktuelle standarder innen internasjonal humanitærrett

Denne forpliktelsen bygger opp under arbeidet med de vesentligste forholdene identifisert gjennom den doble vesentlighetsanalysen.
Vår konsernpolicy gjelder alle ansatte i konsernets virksomheter.

Tiltak

Involvering av ansatte

Det er etablert prosesser på konsernnivå og i alle nivåer i forretningsområdene i arbeidet med trygge arbeidsforhold og medvirkning. Vy har høy organisasjonsgrad blant sine ansatte, og dette gir gode muligheter for dialog og aktiv medvirkning gjennom tillitsvalgte fra de 10 fagforeningene som det er inngått tariffavtaler med.

Konsernets Forhandlingsdirektør koordinerer tariff-forhandlingene, deltar i drøfting av tariff-spørsmål som går på tvers av forretningsområdene og bidrar også i andre typer prosesser når forretningsområdene har behov for bistand. Det er etablerte strukturer med jevnlige møter på ulike nivåer i organisasjonen:

a) Konsern – kvartalsvise møter i kontaktutvalg for konsernets ledelse og sentrale tillitsvalgte

b) Forretningsområdene – samarbeids- og medvirkningsutvalg hvor lederne av forretningsområdene møtes med de hovedtillitsvalgte og hovedverneombud for informasjon og drøfting 6-10 ganger per år

c) På lokalt nivå, dvs. i regioner og avdelinger avhengig av organisasjonsstrukturen, hvor enhetens ledelse og lokale tillitsvalgte og lokale verneombud drøfter og samarbeider om lokale spørsmål, 6-10 ganger per år avhengig av størrelsen på enheten

d) Det foreligger egne utvalg for utarbeidelse av turnuser for alle kjørende yrkesgrupper, og det er definert egne turnustillitsvalgte med særskilt kompetanse i planlegging av turnus som deltar i dette arbeidet i samarbeid med ledelse og planfunksjon i forretningsområdet.

I disse samarbeidsforaene tas de vesentlige forholdene opp i faste agendaer i tråd med lov- og avtaleverk i tillegg til tariffspørsmål. Arbeidstidsspørsmål drøftes jevnlig, rekrutteringsutfordringer, opplæring og kompetanseutvikling er et viktig tema i tillegg til mangfoldsinitiativer og inkluderingsspørsmål. Innspill fra disse formelt definerte møtene referatføres, og ved behov utformes det protokoller som beskriver de avtaler som inngås. Drøftinger og innspill gir god mulighet for deltakelse i både underlag for og gjennomføring av beslutninger.

Samarbeidet bygger på Hovedavtalen mellom Spekter og LO, og mellom Spekter og YS. Disse regulerer følgende områder av virksomheten, beslutningsmodellene og samarbeidet:

- Opprettelse og revisjon av tariffavtaler
- Samarbeid, medbestemmelse og kompetanseutvikling
- Tillitsvalgte og ledelse – rettigheter og plikter

I tillegg til medvirkning gjennom lokale og sentrale samarbeidsforaer, er ansatte representert i styrene i selskapene i og i Vys konsernstyre. De beslutninger som tas i selskapenes styrer, er dermed gjort med involvering av de ansatte gjennom sine representanter.

Vernetjenesten, som består av til sammen nærmere 90 verneombud, er en viktig del av det systematiske HMS-arbeidet. Verneombudene representerer alle ansatte i sine verneområder og deltar i vernerunder og risikovurderinger i tillegg til den faste møtestrukturen.

De partssammensatte Arbeidsmiljøutvalgene (AMU) som gjennomfører møter fire ganger per år er etablert for:

1. Vygruppen AS – dette inkluderer togvirksomheten og konsernstabene og gjennomføres sentralt (SAMU) og lokalt (LAMU) ute i driften.
2. CargoNet AS – for godsvirksomheten
3. Vy buss AS – for bussvirksomheten

Vernetjenesten og de tillitsvalgte er representert i AMU, og sammensetningen er i tråd med Arbeidsmiljøloven. Lederen for AMU veksler årlig mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden. Forebyggende HMS-arbeid som arbeidsmiljøkartlegging, vernerunder, risikovurderinger, sykefraværsarbeid, skadeforebyggende aktiviteter, HMS-kompetanse og oppfølging av AML-overtid er alle del av den faste agendaen.

Det er et utstrakt og godt samarbeid med både verneombud og tillitsvalgte i spørsmål som gjelder trafikksikkerhet. Et konkret eksempel på det er at verneombud er definert som deltager i risikovurderinger, og at tillitsvalgte skal involveres i risikovurderinger som omhandler opplæring og organisering. Tiltak for å forbedre trafikksikkerheten gjennomføres både internt i Vy, men også i samarbeid med sektorleverandører, slik som infrastrukturleverandøren Bane NOR, for å utarbeide og gjennomføre felles tiltak for å redusere risikoen ytterligere. Systematikken for arbeid med trafikksikkerhet og reduksjon av ulykker vurderes å være tilfredsstillende ut fra risikobildet og den iboende risikoen forbundet med all transport.

Som en del av det forebyggende arbeidet med diskriminering og inkludering, kartlegges forekomst og opplevelse av mobbing og trakassering gjennom den årlige medarbeiderundersøkelsen. Undersøkelsen gjennomføres med full anonymitet gjennom vår leverandør Ennova som er sertifisert etter «ISO 27 001» og har kvalitetssikrede prosesser i henhold til personvernlovgivningen. Resultatene knyttet til spørsmålene rundt mobbing og trakassering kan dermed ikke identifisere enkeltpersoner, men kan brukes til prosesser i berørte enheter i samarbeid med operative HR-ressurser.

Det operasjonelle ansvaret for alle vesentlige temaer knyttet til egen arbeidsstyrke ligger i linja. Det daglige operasjonelle ansvaret ligger dermed hos ledelsen i forretningsområdene.

Varslingskanaler

De problemstillinger som medarbeidere ønsker å ta opp eller melde fra om knyttet til de vesentligste temaene knyttet til egen arbeidsstyrke, kan kanaliseres gjennom ulike strukturer.

Vi ønsker i så stor grad som mulig at det skal være lagt til rette for at problemer skal kunne tas opp med lokal ledelse. Spørsmål knyttet til lønns- og arbeidsforhold, arbeidstidsproblemstillinger, HMS-forhold og kompetanse vil det i all hovedsak være naturlig å ta opp i de etablerte samarbeidsstrukturene omtalt tidligere. Prinsippet om at man søker å finne de beste løsningene så nært de ansatte som mulig, ligger til grunn for den måten både samarbeidsstrukturen, tillitsvalgtsapparatet og vernetjenesten er bygget opp.

I de tilfeller at det allikevel ikke oppleves som rett å ta opp en problemstilling, hendelse eller situasjon gjennom lederstrukturen eller på samarbeidsarenaene, er det etablert en rutine for varsling om kritikkverdige forhold.

Varsling skal som hovedregel skje tjenestevei. Alternativt skal varsling skje skriftlig til hovedverneombud sentralt eller Juridisk direktør. Varsling om kritikkverdige forhold hvor konsernsjef eller andre i konsernledelsen er involvert skal skje skriftlig til styreleder i Vygruppen AS. Varsling kan også skje til Vygruppens eksterne varslingskanal på e-post. Vygruppens eksterne varslingskanal er administrert og håndtert av Arntzen de Besche Advokatfirma AS.

Ansatte kan også varsle til en offentlig tilsynsmyndighet eller en annen offentlig myndighet, som for eksempel Arbeidstilsynet, Jernbanetilsynet, Forurensningstilsynet, Datatilsynet eller Økokrim.

Varslingskanalene er gjort kjent for alle ansatte gjennom styringssystemet, og finnes på intranett.
For å sikre at det skal være trygt å varsle om kritikkverdige forhold, er både arbeidsmiljølovgivningen og vår varslingsrutine tydelig på at gjengjeldelse ikke skal skje. I vår rutine er det formulert slik:

Den som varsler i henhold til denne prosedyren, er vernet mot gjengjeldelse. Et slikt vern gjelder ikke bare i de tilfeller at varsling har skjedd, men også når en ansatt eller innleid har gitt uttrykk for at han/hun vil varsle om et kritikkverdig forhold.

Vygruppen skal også påse at den som har varslet, har et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og om nødvendig sørge for tiltak som er egnet til å forebygge gjengjeldelse.

Antall varslinger som behandles i henhold til varslingsinstituttet, enten gjennom juridisk avdeling eller via vår eksterne varslingskanal, rapporteres jevnlig til styret, ved styrets revisjonsutvalg.

Håndtering av påvirkning, risikoer og muligheter

Vy skal være en attraktiv arbeidsgiver. Våre medarbeidere er Vys viktigste ressurs. Vi må tiltrekke oss, utvikle og beholde ledere og medarbeidere med riktig kompetanse.

Det daglige partssamarbeidet ute i forretningsområdene er grunnstenen i dette arbeidet. Ledelse på alle nivåer er ansvarlig for å opprettholde dette, med støtte fra HR-funksjonen i enhetene og med bistand fra konsernets sentrale forhandlingsfunksjon. Grunnlaget for gode turnuser og overholdelse av arbeidstidsreglene legges gjennom bred involvering i turnusprosesser og god kompetanse både blant arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter i disse. Etablerte plansystemer som inkluderer nøkkeltall og føringer fra lov- og avtaleverk legges til grunn i alle forretningsområder. Oppfølging av arbeidstidsreglene og monitorering av eventuelle brudd på disse, gjøres i tillegg gjennom AMU.

Tariff-forhandlingene som foregår på virksomheten for gods- og togvirksomheten og i samarbeid med resten av bussbransjen for bussvirksomheten, legger rammebetingelsene for opprettholdelse og utvikling av lønns- og arbeidsbetingelsene.

Der det foreligger bransjeutfordringer, som f.eks. i spørsmålet om delte dagsverk i bussbransjen, deltar Vy buss aktivt i bransjeinitiativ som retter seg både mot politiske aktører og mot Kollektivtrafikkforeningen som representerer oppdragsgiverne for anbudsvirksomheten i buss.

I Minibuss 24-7 er det en viss risiko for at spesielt arbeidsvillige sjåfører påtar seg ekstra vakter som fører til at arbeidstidsbestemmelser ikke overholdes. For å unngå dette, er det utarbeidet en prosedyre som sikrer at det ikke tildeles vakter som resulterer i brudd på arbeidstidsbestemmelsene. Det arbeides ytterligere med digitale plattformer som vil gi bedre oversikt og større kontrollmuligheter.

I de tilfellene hvor driftsmessige forhold har skapt utfordringer for gods- og togvirksomheten, er det satt i gang tverrfaglige prosesser med involvering på tvers av driftsenhetene, planfunksjonen, tillitsvalgte og HR for å rette opp i avvik, sette inn korrigerende tiltak og forebygge gjentakelse.

Det har i 2024 vært en prosess knyttet til overtidsbruk blant lokomotivførere i tog Øst. Vernetjenesten og tillitsvalgte har varslet om potensielle brudd på arbeidstidsbestemmelsene. Det arbeides med en tiltaksplan for å bedre rutiner, videreutvikle støtteverktøy for både ledere og planfunksjonen og øke kompetanse hos de ulike aktørene i krevende driftssituasjoner.

Det forebyggende HMS-arbeidet ligger i linja, og eies av den operative ledelsen ute i forretningsområdene. Det er etablert faglig støtte i tog, gods og buss i tillegg til en konsernfelles HMS-funksjon som støtter og følger opp. Det gjennomføres risikovurderinger, vernerunder og arbeidsmiljøkartlegginger som ligger til grunn for handlingsplaner. Vy har en konsernfelles avtale om bedriftshelsetjeneste med Falck Bedriftshelsetjeneste som bidrar både i kartlegging og gjennomføring av HMS-planene.

Det settes mål for nivå på sykefravær og arbeidsskader, og rapportering på måloppnåelse gjennomføres månedlig. Status og tiltak gjennomgås i månedsrapporter, arbeidsmiljøutvalg, Business Reviews, styremøter og møter med eier. Det er en målsetning at HMS-arbeidet baserer seg på en kombinasjon av proaktive og reaktive måleindikatorer for å synliggjøre faktiske aktiviteter som inngår som del av det forebyggende arbeidet.

Kompetanse innen HMS er viktig, og det gjennomføres ulike kompetansehevende tiltak for alle yrkesgrupper.

- Grunnkurs i arbeidsmiljø for verneombud og AMU-representanter gjennomføres som internkurs av HMS-ressurser, hovedverneombudene og bedriftshelsetjenesten i samarbeid
- Det er utarbeidet en e-læring i HMS for alle ledere og administrativt ansatte
- HMS er del av både grunnopplæring og den lovpålagte etterutdanningen for alle bussjåfører og er del av utdanningen for konduktører og lokførere
- De to-dagers fysiske ledertreningene som har vært gjennomført for alle ledere med personalansvar i 2024 har hatt sykefravær som ett av hovedtemaene
- Sikkerhetsledelse er en obligatorisk opplæring for alle ledere i CargoNet

Det gjennomføres internrevisjoner i alle forretningsområder hvor ulike HMS-temaer i henhold til uttalte prioriteringer er tema. I tog- og bussvirksomheten er dette en naturlig del av ISO 45 001, i gods knyttes det sammen med annen internrevisjonsvirksomhet.

I Agilia har personskader vært en utfordring, og gjennom interne revisjoner er det avdekket et behov for større oppmerksomhet på personsikkerhet. Kampanjen Personlig sikkerhet er derfor satt igang. Dette er en holdningskampanje for å bevisstgjøre ansatte om de fysiske farer/risiko på arbeidsplassen. Som en del av denne kampanjen ønsker vi å øke antallet registrerte avvik og forbedringer. Dette for å øke innsikt og analysegrunnlag for å igangsette forbedringstiltak.

I Team Verksted er det gjennomført risikovurderinger, blitt utarbeidet handlingsplaner og opplæringsplaner med hensyn til flere temaer for mekanikere i 2024. Temaene har vært bruk av utstyr og verktøy, muskel- og skjelettplager og vibrasjon.

Det å sikre riktig kompetanse, gjøres både gjennom rekruttering og utvikling av eksisterende medarbeidere.

Alle forretningsområder har egen opplæringsenhet som jobber systematisk med fagopplæring av bussjåfører, konduktører, lokomotivførere og terminalarbeidere.

Den nødvendige kompetansen for å utføre arbeidet, innebærer i tillegg til det rent yrkesfaglige, også basiskompetanse i arbeidslivet knyttet til å kunne skrive, lese og ha den nødvendige forståelse av den teknologien man skal bruke i sin arbeidshverdag. For å sikre god forståelse av rutiner, god kommunikasjon i kundemøtet og effektiv beredskapshåndtering, er det startet et arbeid med klarspråk i bussvirksomheten. Klarspråk er kommunikasjon med så tydelig ordlyd, struktur og utforming at leserne i målgruppen finner informasjonen de trenger, forstår den og kan bruke den. Gjennomgang av rutinebeskrivelser, informasjon og både fysisk og digitalt opplæringsmateriale er viktige elementer i dette arbeidet.

Bussbransjen er inne i en rivende utvikling når det gjelder å ta i bruk elektriske busser. For Vy buss betyr dette at en økende andel av de ansatte skal bruke ny teknologi i sin hverdag. Det gjennomføres strukturerte opplæringsprogrammer i forkant av hver oppstart med nytt materiell for å sikre at de ansatte forblir trygge i sin utøvelse av yrket og ikke påvirkes negativt av denne overgangen.

Forretningsspesifikk ledertrening foregår også ute i forretningsområdene.

Det kjøres jevnlig konsernfelles initiativ for ledertrening og – utvikling, og i 2024 har hovedtemaene på den obligatoriske, fysiske ledertreningen som har vært gjennomført av over 400 deltakere vært:

- Ledelse i endring
- Sykefravær
- Inkludering og mangfold

Det gjennomføres mange rekrutteringsinitiativ, både for å dekke et reelt rekrutteringsbehov, men også for å bygge en tydelig og positiv arbeidsgiverprofil i et lengre tidsperspektiv.

- Bussvirksomheten har deltatt i den landsdekkende kampanjen «Følg drømmen, ikke strømmen» hvor man har besøkt utallige videregående skoler og utdanningsmesser i et felles løft for bussjåføryrket
- Tog- og godsvirksomheten samarbeider med Jernbaneskolen om aspirantperiode for både lokomotivførere og konduktører som får sin yrkespraksis hos Vy
- Vi har hvert år ca. 20 sommerstudenter fra mange norske og flere utenlandske høyere utdanninger innen mange fagområder som får prøve seg på 2-måneders reelle prosjekter både i konsernstaber og forretningsområdene
- Det gjennomføres arrangementer for å gjøre Vy kjent som aktuell arbeidsgiver på ulike utdanningsinstitusjoner, som f.eks. NTNU

God introduksjon er viktig for å beholde ansatte og gi dem god innsikt i virksomheten som helhet. Aspirantperioden i tog og gods gir potensielle kandidater god kjennskap til arbeidsplassen og – oppgavene. Det gjennomføres en obligatorisk grunnopplæring for alle nye bussjåfører. Det er etablert en grunnpakke på 10 e-læringer som omfatter rammebetingelsene for lederrollen i Vy og 4 ganger i året inviteres nye ansatte i leder- og administrative stillinger til en introduksjonsfrokost med konsernsjef og deler av konsernledelsen.

Medarbeiderutvikling i arbeidsforholdet er en viktig prosess, som foregår med ulike verktøy, avhengig av forretningsområde og stillingsinnhold. I buss gjennomføres samtaler om selve arbeidsutøvelsen, såkalte EcoSafe-samtaler med bussjåførene, og alle bussjåfører oppfordres til å delta i det årlige Vy-mesterskapet som dreier seg om ferdighetskjøring og forståelse av bussjåføryrket. Finalen består av 16-20 av de beste bussjåførene i Norge og Sverige, og arrangeres i september/oktober. Det foreligger systemstøtte for gjennomføring av medarbeidersamtaler knyttet opp til personlige målsettinger og Vys verdier, som brukes i togvirksomheten og blant alle administrativt ansatte.

I tillegg gjennomføres en systematisk lederevaluerings- og etterfølgerplanleggingsprosess jevnlig, hvor utviklingsønsker og -behov kartlegges, talenter og etterfølgere identifiseres og tiltak for videreutvikling av individer og tilrettelegging for intern mobilitet settes på agendaen.

Dette arbeidet gjelder ledelse og medarbeidere i alle virksomhetsområder, støttefunksjoner og geografiske områder i konsernet, og gjennomføres årlig.

Mål for å håndtere påvirkning, risikoer og muligheter

Utvalgte styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Medarbeidere - alvorlige skader	2,0	0,0	0,0
H1 (Arbeidsskader med fravær/mill. arb.timer)	8,9	5,7	6,9
Sykefravær	7,8 %	7,6 %	7,8 %
Medarbeider engasjement	73,0	76,0	75,0
Kjønnsbalanse ledende stillinger - andel kvinner	48 %	40-60 %	40-60 %

Strategiske og operasjonelle mål settes gjennom den årlige strategi-, mål- og planprosess (fem års perspektiv) og vedtas av konsernledelse og styre. Målene ovenfor gjelder for konsernet, og delmål utarbeides og vedtas for våre forretningsområder og deres underavdelinger. Oppnåelse måles og gjennomgås månedlig, per tertial og per år. Mål og resultater tas frem basert på fastsatte og konsistente definisjoner med datafangst fra våre HR og HMS-systemer. Medarbeiderengasjement måles ved hjelp av en indikator for medarbeidernes engasjement (MTA) basert på resultatene fra vår medarbeiderundersøkelse som alle ansatte deltar i. Undersøkelsen leveres av Ennova som bruker en internasjonalt anerkjent modell som grunnlag for analyser og indikatorer.

Antall skader på kunder er høyere enn vår nullvisjon, og på nivå med tidligere år. Antall skader på egne ansatte er høyere enn mål og i fjor, og skyldes i stor grad vinterproblematikk som medfører glatt underlag på terminaler, stasjoner og bussoppstillingsplasser med medfølgende fallskader. Sykefraværet er lavere enn i fjor, men fortsatt noe høyere enn mål. Kvinneandelen blant ledere har økt noe, og ligger innenfor det målet konsernet har satt seg. Indikatoren medarbeiderengasjement har gått ned med to poeng for konsernet som helhet, fra 75 til 73. Av oversikten over resultatene under, kan man se at det er i gods- og togvirksomheten medarbeiderengasjementet har hatt nedgang. Dette er virksomhetsområder som har gjennomgått et år med både materiell- og infrastrukturutfordringer med store driftsmessige problemer og konsekvenser for kundene. I resten av konsernet er resultatene stabilt økende.

Våre ansatte og arbeidsforhold (statistikk og tabeller)

Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet

Ansattkaraktiristikker Oversikt over ansatte og årsverk	Kvinner	Menn	Sum	Norge	Sverige
Snitt antall fast ansatte	1761	8041	9802	8045	1757
Snitt antall fulltidsansatte	1473	7100	8573	6952	1621
Snitt antall deltidsansatte	618	2844	3462	2686	776
Snitt antall midlertidig ansatte	335	1897	2232	1592	640
Snatt antall ansatte uten garantert arbeidstid	267	1636	1904	1328	576
Ansatte turnover	100	442	542	392	150
Årsverk fast ansatte	1599	7501	9101	7420	1680
Årsverk fulltidsansatte	1421	6979	8400	6804	1597
Årsverk deltidansatte	322	1351	1673	1289	384
Årsverk midlertidig ansatte	151	820	971	671	300
Årsverk ansatte uten garantert arbeidstid	98	703	801	508	292

Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet

Selskap	Andel dekt av tariffavtale	Antall ansatte
Vygruppen As	82 %	2125
Vy Tog AS	95 %	333
Gjøvikbanen AS	97 %	96
Vy Tåg AB	84 %	567
Vy Buss Norge	90 %	4641
CargoNet AS	90 %	477
Agilia AS	85 %	242
Minibuss 24-7	94 %	553
Vektet snitt	88 %	9034

Vy er organisert i arbeidsgiverforeningen Spekter, og har tariffavtaler med forbund både i LO, YS, Akademikerne samt ulike deler av LO i Sverige. Vi har en høy organisasjonsgrad for alle operative yrkesgrupper. Gjennomføringen av lønnsjusteringer i Vy forholder seg til den nasjonale frontfagsrammen – og dette prinsippet gjennomføres for alle ansatte, uavhengig om de er organisert, omfattes av en tariffavtale eller ikke.

Mangfoldsparameter

Ansatte fordelt på alder og kjønn	Kvinner	%	Menn	%	<30 år	%	30-50 år	%	>50 år	%
Styre	3	38 %	5	63 %	-	0 %	2	25 %	6	75 %
Konsernledelsen	4	50 %	4	50 %	-	0 %	2	25 %	6	75 %
Kontorpersonell	534	33 %	1 063	67 %	153	10 %	702	44 %	742	46 %
Kjørende personale tog	769	28 %	2 000	72 %	420	15 %	1 545	56 %	804	29 %
Buss sjåfører	610	9 %	6 282	91 %	181	3 %	2 580	37 %	4 131	60 %
Renhold og verksted	165	23 %	552	77 %	159	22 %	315	44 %	243	34 %

Gjennomsnittsalderen i konsernet er omtrent 49 år, noe som er ca. 7 år høyere enn gjennomsnittsalderen i arbeidslivet i Norge. Mer enn halvparten av de ansatte tilhører aldersgruppen 55 til 65 år, sterkt påvirket av at bussbransjen preges av voksne, erfarne bussjåfører og er en stor andel av Vys ansatte. Utviklingen i gjennomsnittsalder fra 2022 til 2024 har vist en fallende tendens, fra 51 til 49 år. Bevissthet rundt å rekruttere yngre arbeidstakere i alle deler av organisasjonen har bl.a. medført en økning av antall ansatte under 35 år på 75 % i samme periode. Balanse i alderssammensetning er ønskelig, og som tidligere beskrevet jobbes det aktiv med temaet i bussvirksomheten.

Lønnstatistikk
Som del av det organiserte arbeidslivet omfattet av et etablert lov- og avtaleverk, ser vi at de tariffavtaler som Vy har inngått, gir de ansatte gode lønns- og arbeidsbetingelser som ved 100 % stilling gir full mulighet til å leve av lønnen, både i Norge og Sverige.

Sosialstønad
Lovverket i Norge, gjennom bl.a. Arbeidsmiljøloven, Lov om ferie og Lov om Folketrygd og tilsvarende lovgivning i Sverige, regulerer både sykelønnsordning, arbeidsledighetstrygd og foreldrepermisjon. Alle selskaper i Vy har inngått pensjonsavtaler for de ansatte og har forsikringsordninger som dekker yrkesskader og yrkessykdom.

Personer med funksjonsnedsettelse
Denne informasjonen kan vi ikke samle inn og oppgi da dette er i strid med norsk og svensk lovgivning.

Opplæring og kompetanseutvikling

Prosentandel som har gjennomført medarbeidersamtaler og lignende	Kvinner	Menn
Administrativt personale	77 %	65 %
Kjørende personale tog	36 %	41 %
Kjørende personale gods og operativt personale (terminal) gods	3 %	30 %
Sjåfører buss	20 %	20 %
Renholds- og teknisk personale	40 %	40 %

Snitt timer årlig opplæring	Kvinner	Menn
Administrativt personale	5	5
Kjørende personale tog	42	64
Kjørende personale gods	24	44
Sjåfører buss	10	10
Terminal personale	46	51
Renholds- og teknisk personale	3	3

Medarbeiderutvikling i Vy gjennomføres ikke bare gjennom individuelle samtaler ved bruk av strukturerte samtaleverktøy som EcoSafe-samtaler og støtteverktøy for medarbeidersamtaler. Som beskrevet over, er trening og utvikling i arbeidsutførelsen viktig.

I bussvirksomheten får bussjåførene tilgang til en egen rapport over kjørestil månedlig, som brukes til kontinuerlig forbedring av jobbutførelse både gjennom individuelle og gruppesamtaler.

Opplæringstiltakene som gjennomføres internt i Vy foregår både som fysiske samlinger og med digitale opplæringsløsninger. Kjørende personal i tog- og godsvirksomheten er underlagt strenge forskriftskrav til jevnlig oppdatering knyttet til både streknings- og materiellkompetanse.

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

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

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

Arbeidsmiljø

Alle ansatte i Vy er omfattet av selskapets HMS-system som oppfyller kravene i Arbeidsmiljøloven og styres av HMS-erklæringen og føringene gitt i "HMS i Vy".

Det er lovpålagte begrensninger på hva vi kan samle inn av data når det gjelder tilfelle av arbeidsrelatert dårlig helse. En stor andel av våre ansatte har arbeid som gjør at de er omfattet av forskrifter som gir føringer for jevnlige helsekontroller og –godkjenninger. For lokomotivførere, konduktører og bussjåfører settes det krav til frekvens og innhold i disse undersøkelsene i f.eks. "Forskrift om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanen", "Forskrift om utførelse av arbeid" og "Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport". Det resulterer i at nærmere 90 % av våre ansatte gjennomgår jevnlige helsekontroller enten hos vår bedriftshelsetjeneste eller i primærhelsetjenesten. Våre medarbeidere er for øvrig dekket av en god offentlig helsetjeneste.

Konsernsjefen i Vy er den høyest avlønnede av alle ansatte i konsernet. Lønn og andre ytelser er 9,6 ganger høyere enn median for resterende ansatte. Lønnsveksten for konsern-sjefen i 2024 var på 4,1 % mens median for resten av organisasjonen var på 5,2 %, hvilket betyr at konsernsjefen fikk en prosentvis økning på 79 % av den prosentvise økningen for andre ansatte.

Vy følger statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, og styret har vedtatt retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til dette. Styret har nedsatt et kompensasjonsutvalg som håndterer dette og avlønning av ledende ansatte på vegne av styret. Retningslinjene og lederlønnserklæringen behandles i konsernstyre og deretter i generalforsamling. Se for øvrig omtale på side 157 note 31 i finansregnskapet som detaljerer lønn og ytelser til styre og ledelse.

Skader og sykefravær	2024	2023	2022	2021	2020
Antall dødsfall medarbeidere	0	0	1	1	0
Antall dødsfall kunder	1	0	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	3	6	3	5	2
Antall alvorlige personskader medarbeidere	2	2	3	2	3
Antall alvorlige personskader kunder	11	0	11	1	2
Antall alvorlige personskader eksterne	4	7	6	5	3
Antall medarbeidere	12 035	11 643	11 512	12 457	11 284
Antall årsverk	10 073	9 748	9 746	9 760	9 250
Sykefravær	7,9 %	8,2 %	8,0 %	7,8 %	8,1 %
H1 (antall fraværskader per mill. arbeidstimer)	8,9	7,0	6,6	5,2	5,0

Balanse mellom arbeid og fritid	Menn	Kvinner	Total
Andel ansatte berettiget til familie relatert permisjon	100 %	100 %	100 %
Andel berettige ansatte som tok familieirelatert permisjon	5 %	7 %	5 %

Alle ansatte i Vy er omfattet av lovbestemmelser der rettigheter til familierelaterte permisjoner er beskrevet; i Arbeidsmiljøloven, Kapittel 12. (Norge) og Föreldraledighetslagen (Sverige).

Parameter for godtgjøring

Kvinners årslønn som prosentandel av menns årslønn	Norge	Sverige	Totalt
Administrativt personale	101 %	84 %	95 %
Kjørende personale tog	91 %	94 %	85 %
Sjåfører buss	98 %	97 %	97 %
Renholds- og teknisk personale	87 %	91 %	92 %

Lederlønn	Konsernsjef	Medarbeider	Ytelsesbrøk
Brøk lønn/ytelser konsernsjef og median lønn/ytelser alle medarbeidere	4 760 512	492 980	9,7

Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd
I den interne og eksterne varslingskanalen som omfatter hele Vy, er det kommet inn åtte varslinger i 2024.

Fem av de seks varslene som handler om forhold mellom ansatte, og som kategoriseres som varsler om mobbing/diskriminering, er alle varslet gjennom vår interne varslingskanal. Et varsel i et datterselskap er varslet i både intern og ekstern varslingskanal samtidig. De er alle behandlet i henhold til vår varslingsrutine.

Varselet om seksuell trakassering fra et av datterselskapene er håndtert i henhold til de konsernfelles varslingsrutinene. Varslene som kan beskrives som varsler knyttet til grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold er varslet gjennom ekstern varslingskanal og omhandler temaer som overtidsbruk blant lokomotivførere i en enhet i tog, manglende kompetanse lokalt i rutiner for beregning av lønn i bussvirksomheten og brudd på GDPR-krav i forbindelse med bruk av kameraovervåkning i en vaskehall i buss.

Ingen av varslene har avdekket alvorlige menneskerettighets-brudd.

Trakassering og diskriminering	Totalt
Antall mottatte varsler om seksuell trakassering	1
Antall mottatte varsler om mobbing/diskriminering	6
Bøter/erstatninger knyttet til trakassering og diskriminering (MNOK)	0
Antall mottatte varsler knyttet til grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold	3
Bøter/erstatninger knyttet brudd på menneskerettigheter (MNOK)	0

Tillegg likestillings redegjørelse

Vy har et pågående arbeid med å redusere kjønnsforskjellene i virksomheten. Deler av driften har fortsatt en overvekt av menn, og vi søker å rekruttere flere kvinner til de mannsdominerte yrkene. Kvinneandelen i konsernet er 17 %. Arbeidet med å forebygge diskriminering er en integrert del både av partssamarbeidet, HMS-arbeidet og forbedringsarbeidet generelt. Likestilling og mangfold er også eget tema i mandatet for konsernstyrets kompensasjonsutvalg hvor det legges vekt på tiltak for å sikre større mangfold blant ledere og talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av status for likestilling i Vy.
Kjønnsbalansen totalt i virksomheten (antall ansatte)

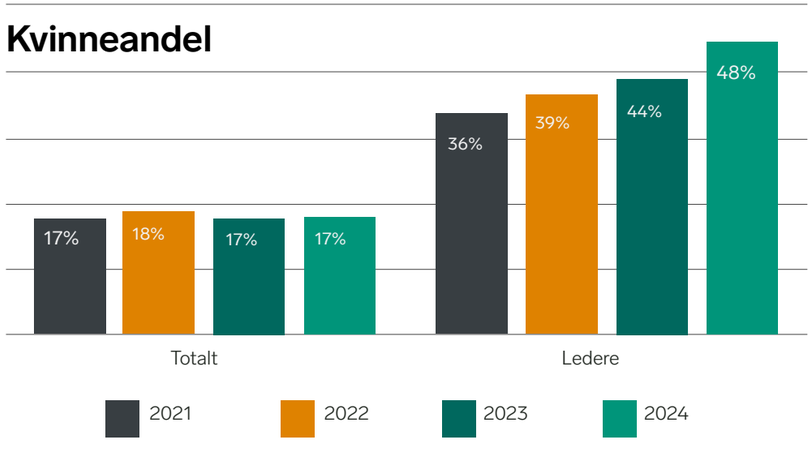
Antall Kvinner	Antall menn	Andel kvinner	Andel menn
2091	9943	17 %	83 %

Likestilling

Ved rekruttering kan en risiko være manglende vilje til tilrettelegging for ansatte med nedsatt funksjonsevne. En annen risiko kan være negative forventninger til kvinnelige ansatte pga. fravær, graviditet og permisjoner. Vi er i liten grad kjent med at dette er risikoer som inntreffer i dag. Vi håndterer den potensielle risikoen ved å sikre at etiske retningslinjer, verdier og lederprinsipper er godt kjent og utøves i hverdagen, samt gjennom gode rekrutteringsrutiner.

Når det gjelder forfremmelse, utviklingsmuligheter/opplæring finnes det i liten grad risikoer for diskriminering for kjørende personale, mens risikoen kan være høyere for administrativt personell og ledere. Vi håndterer risikoen gjennom å arbeide frem mer åpenhet i forfremmelsesprosesser og etterfølgerplanlegging samt gjennom etterlevelse av våre interne rutiner for stillingsutlysninger. Alle stillinger annonseres på intranett som er tilgjengelig for alle ansatte uavhengig av hvilken del av organisasjonen de tilhører.

Det er for 2024 definert egen KPI for andel kvinnelige ansatte i administrative og ledende funksjoner for å sikre positiv utvikling på dette området. Målet er at det skal være en kjønnsbalanse i ledende stillinger på 40/60. For 2024 er det 48% kvinner i ledende stillinger. Dette er innenfor et ønsket nivå, på samme måte som i 2023. Det har vært en jevn utvikling på området gjennom de siste årene.



Deltid og midlertidige ansettelser

Vy har faste heltidsstillinger som hovedprinsipp. Deltid og midlertidighet drøftes jevnlig med tillitsvalgte i forretningsområdene gjennom de faste samarbeidsforaene som er grunnmuren i partssamarbeidet.

Ansatte i deltidsstillinger

Andel blant kvinnelige ansatte	Andel blant mannlige ansatte	Andel av totalt antall ansatte
30 %	29 %	29 %

I Vys tog- og godsvirksomhet er vi ikke kjent med at det i særlig grad forekommer ufrivillige del-tidsstillinger. Deltid er derimot utbredt i bussbransjen, noe som særlig ser ut til å påvirke sjåfører og busselskaper i distriktene. Omtrent en tredjedel av bussjåførene i distrikter utenom byer og tettsteder jobber deltid, særlig relatert til skolebusskjøring. Eldre sjåfører dominerer blant dem som jobber deltid, og gjennomsnittsalderen øker. Trenden vekker bekymring blant busselskape-ne, fordi de opplever mangel på sjåfører, særlig unge, og bransjen har i fellesskap satt i gang ulike initiativ for å øke rekrutteringen av unge. Det er også dialog med kollektivselskapene (opp-dragsgivere for busskontrakter) om disse utfordringene. Sjåførene som jobber deltid, er i hoved-sak fornøyd med sin stillingsprosent. Dette skyldes sannsynligvis at de fleste deltidsansatte i dag har pensjon eller trygd ved siden av arbeidsinntekten, mens sjåfører som ufrivillig har vært i del-tidsstilling enten har oppnådd akseptabel stillingsprosent eller gått til annet type arbeid.

Midlertidig ansatte

Andel blant kvinnelige ansatte	Andel blant mannlige ansatte	Andel av totalt antall ansatte
16 %	19 %	19 %

To tredjedeler av de som defineres som midlertidig ansatt i Vy er det som i bussbransjen kalles tilkallingsvikarer. Dette er en lovlig tilknytningsform som er vanlig i bransjen. Tilkallingsvikarer dekker oppståtte behov ved korte og langvarige sykefravær, permisjoner av ulikt slag, ekstraordinære behov på grunn av oppståtte situasjoner og kan bidra i gjennomføring av turkjøring og andre ad hoc-oppdrag. I bussbransjen jobbes det i fellesskap med muligheter og løsninger for å unngå at kontraktene er utformet på en slik måte at tilkallingsvikarer er nødvendig i like stor grad som i dag. Vy deltar aktivt i dette arbeidet, på lik linje med arbeidet med å få flere heltidsstillinger i bussbransjen.
En annen stillingsgruppe i Vy som også er midlertidige ansatte, er ca. 150 kundeveiledere innenfor togvirksomheten. Det er ansatte som veileder kunder på perrongen og ved stasjonsområder først og fremst ved planlagte avvik i produksjonen. Disse er ofte studenter, pensjonister o.l. som har denne stillingen som ekstrajobb.

Midlertidige ansatte i vikariater og ved prosjekter og kampanjer der arbeidet er av midlertidig art, utgjør omtrent 5% av de ansatte.

Uttak av foreldrepermisjon

Alle ansatte i Vy er omfattet av lovbestemmelser der rettigheter til familierelaterte permisjoner er beskrevet; i Arbeidsmiljøloven, Kapittel 12. (Norge) og Föreldraledighetslagen (Sverige). Gjennomsnittsalderen i Vy gjennom 2024 var relativt høy, over 49 år. Dette kan være en av grunnene til at det ikke en stor andel av de ansatte som har tatt ut foreldrepermisjon i løpet av 2024.

	Menn	Kvinner	Total
Andel ansatte berettiget til foreldrepermisjon	100 %	100 %	100 %
Andel berettigede ansatte som tok foreldrepermisjon	5 %	7 %	5 %

Tiltak i 2024

Tabellen under viser eksempler på tiltak gjennomført i 2024 som inkluderer både konserninitiativer som omfatter hele organisasjonen og aktiviteter i de ulike forretningsområdene.

Kartlegginger og risikovurderinger som er gjennomført i samarbeid med vernetjenesten og tillitsvalgte ligger til grunn for prioriteringene.

Det er i tillegg en rekke etablerte prosesser, blant annet knyttet til turnusprosesser, og det er gjennomført mange andre, lokale og avgrensede tiltak basert på behovene ute i organisasjonen. Vi kan allerede se at lederevalueringen og etterfølgerplanleggingen har gitt bedret kjønnsbalanse blant ledere i Vy, med en økning fra 26 % kvinneandel i 2020 til 48 % i 2024.

Konsernfunksjonen Organisasjon og HR ivaretar koordinering av arbeidet med inkludering og mangfold i konsernet. Dette omfatter blant annet kartlegging av tiltaksområder, strategisk planlegging av arbeidet og videre utvikling av mangfoldsledelse.

Tema	Tiltak	Resultat
Rekruttering	Kompetanseheving og DnV-sertifisering av HR-ressurser som deltar i rekruttering i henhold til etablerte, ikke-diskriminerende rekrutteringsrutiner	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringer
Rekruttering	Implementering av digitalisert referanseinnhenting (RefApp)integert med vårt støtteverktøy for rekrutteringer (Webcruiter)	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringer
Rekruttering	Rekrutteringskampanjen "Følg drømmen, ikke strømmen" i buss-virksomheten	Øke kjennskapen til Vy som arbeidsgiver uavhengig av utdanning, kulturbakgrunn og alder
Rekruttering	Sommerstudentprogram med bredt nedslagsfelt og deltakere fra mange utdanningsinstitusjoner	Øke kjennskapen til Vy som arbeidsgiver uavhengig av utdanning, kulturbakgrunn og alder
Rekruttering	Presentasjoner på utdanningssteder og praksisstudenter fra flere utdanningsinstitusjoner	Øke kjennskapen til Vy som arbeidsgiver uavhengig av utdanning, kulturbakgrunn og alder
Rekruttering Forfremmelse, utvikling og opplæring	Kontekstuell annonsering i Schibsted-innstikk i forbin-delse med Kvinnedagen hvor tre kvinnelige ansatte i Vy ble intervjuet	Bevissthet om kvinners muligheter i Vy internt og eksternt
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Ledertrening for alle ledere med personalansvar hvor mangfoldsledelse var ett av tre hovedtemaer	Øke ledernes kompetanse i mangfoldsledelse
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Kompetanseheving for tillitsvalgte, ledere og støttefunksjoner innen kjønns- og seksualitetsmangfold (Rosa Kompetanse)	Bevissthet om mangfoldet i organisasjonen og aktiv kommunikasjon knyttet til kjønns- og seksualitets-mangfold
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Markering av Pride gjennom juni (Norge) og august (Sverige) og deltakelse i Pride-parader bl.a. i Oslo, Gøteborg og Stockholm	Bevissthet om mangfoldet i organisasjonen og aktiv kommunikasjon knyttet til kjønns- og seksualitets-mangfold
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Markering av Verdensdagen for psykisk helse	Bevissthet om mangfoldet i organisasjonen og aktiv kommunikasjon knyttet til psykisk helse
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Universell utforming av e-læring	Sikre godt læringsutbytte for alle ansatte uavhengig av lese- og skriveferdigheter
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Lederevaluering og et-terfølgerplanlegging som omfatter tre ledernivåer	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Kartlegging av intern mobilitet og rapportering av resultatene til Konsernstyrets Kompensasjonsutvalg	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Balanse arbeid og privatliv	Utarbeidelse av turnuser tilpasset familieliv i bussvirksomheten for å tilrettelegge for småbarnsforeldre	Turnuser som kan ivareta balanse mellom arbeid og familieliv
Lønns- og arbeidsvilkår	Kompetanseheving av utvalgte HR-ressurser som er ansvarlig for stillings- og lønnsvurderinger ved bruk av Korn Ferrys rammeverk	Sikre at lønnsfastsettelse og -justering gjøres på et ikke-diskriminerende grunnlag
Lønns- og arbeidsvilkår	Gjennomføring av lønnsjustering for individuelt avlønnede medarbeidere ved hjelp av digital prosess med dobbel godkjenning og sporbarhet i beslutningsflyten	Sikre at lønnsjustering gjøres på et ikke-diskriminerende grunnlag

S2 Arbeidere i verdikjede

Hvorfor temaet er viktig for oss

Vy kjøper og leaser en rekke ulike type produkter. Dette inkluderer blant annet kjørende materiell, som busser, tog og lokomotiver, og andre type varer, som IT-utstyr, uniformer, reservedeler til tog, gods og buss, og dekk. Flere av disse produktene er produsert i land hvor det er en forhøyet risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter. Mange av produktene har komplekse leverandørkjeder, og det er arbeidere som berøres i flere ledd. Dette inkluderer blant annet arbeidere som utvinner mineraler i gruver, arbeidere på smelteverk, de som produserer komponenter og sammenstiller produkter på fabrikker, og de som transporterer og videreselger produktene til oss i Vy.

Også for noen bransjer her i Norge er det en høy risiko for brudd på bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår ved utføringen av arbeidet. Dette gjelder for enkelte av tjenestene Vy kjøper inn, for eksempel renholdstjenester og transporttjenester. I disse tilfellene er det arbeiderne som utfører tjenestene, ofte på våre lokasjoner eller materiell, som berøres.

Ettersom vi kjøper inn noen varer og tjenester innenfor områder hvor det er en forhøyet risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter, er dette definert som vesentlig og vi jobber målrettet med å redusere risiko og negative konsekvenser for berørte parter.

Vygruppen AS er medlem av Etisk handel Norge og følger deres medlemsforpliktelser. Vygruppen (morselskapet), og våre datterselskaper, er hver for seg pliktsubjekter etter Åpenhetsloven og dermed forpliktet til å etterleve disse bestemmelsene. Informasjonen i denne delen av årsrapporten utgjør også vår redegjørelse etter Åpenhetsloven knyttet til forhold i leverandørkjeden. For redegjørelse knyttet til egne ansatte, henvises det til S1 Egne ansatte, fra side 84.

Redegjørelsen omfatter følgende selskaper, og beskrivelsene gjelder alle selskapene med mindre annet er spesifisert:

- Vygruppen AS (morselskapet), inkluderer også togvirksomheten på østlandet og konsernstaber
- Vy tog AS
- Vy Gjøvikbanen AS
- Vy buss AS
- CargoNet AS
- Agilia AS
- Team Verksted AS (heleid datterselskap av Vy buss)
- Minibuss 24-7 AS (heleid datterselskap av Vy buss)
- Geilo Turbusser AS (heleid datterselskap av Vy buss)

Nedenfor følger vår redegjørelse for aktsomhetsvurderinger, i henhold til Åpenhetsloven.

Vesentlig risikoer

Gjennom vår dobbelt vesentlighetsanalyse er følgende identifisert som våre
vesentlige risikoer for arbeidere i verdikjeden:

Vesentlige tema og undertema

Arbeidstid
Negativ påvirkning (VK)
- Lange arbeidsdager og mangel på hviletid

Tilstrekkelige lønninger
Negativ påvirkning (VK)
- Mangel på rettferdig kompensasjon og levelønn

Andre arbeidsrelaterte rettigheter
Risiko (VK)
- Generell risiko for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter

VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

Vesentlig negativ påvirkning som følge av grønn omstilling

I overgangen til grønnere og mer klimavennlig transport kjøper Vy buss elektriske busser. Elektriske busser er et av de områdene i Vy som er forbundet med høy risiko for brudd på menneskerettigheter. Flere av de elektriske bussene er produsert i Kina, både produksjon av komponenter og utvinning av råmaterialer. Batteriene til bussene produseres i stor grad i Kina, og råmaterialene er også derfra. Der produksjon av elektriske busser skjer i europeiske land, erfarer vi også at battericeller og råmaterialer til batteri i mange tilfeller har opprinnelse i Kina. Vi har i mindre grad kjøpt elektriske busser med råmaterialet kobolt som en del av batterisammensetningen.

Kina har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge International Trade Union Conferation (ITUC) sin Global Rights Index. I tillegg til generell høy risiko knyttet til brudd på arbeidstakerrettigheter, blant annet til arbeidstid og HMS, har det de siste årene ifølge flere rapporter, blitt avdekket grove menneskerettighetsbrudd rettet mot uighur-befolkningen. Dette inkluderer blant annet omfattende overvåkning og tvangsarbeid i og utenfor interneringsleire. Det finnes flere rapporter som knytter selskaper som produserer batterier og elbusser i Kina til Xinjiang-provinsen, og dermed til tvangsarbeid og andre menneskerettighetsbrudd.

Integrity due diligence (IDD)-analyser vi har fått gjennomført, samt flere publiserte rapporter, viser at det er en høy risiko for tvangsarbeid og utnyttelse av uighurer i leverandørkjeden til blant annet én batteriprodusent som også er en del av vår leverandørkjede. Vi kan derfor vanskelig utelukke dette fullstendig, og vurderer tvangsarbeid i batteriproduksjon i Kina som en vesentlig risiko i vår leverandørkjede for busser. Det har imidlertid ikke blitt avdekket noen funn av tvangsarbeid gjennom egne undersøkelser så langt, og det oppgis til oss at produksjon av buss og komponenter forekommer i andre provinser enn Xinjiang. Til tross for dette, så har vi et kontinuerlig søkelys på å gjennomføre undersøkelser av dette i oppfølgingen av våre aktuelle leverandører, og er beviste på at slike menneskerettighetsbrudd kan være svært vanskelig å avdekke.

Vår tilnærming

Retningslinjer

Arbeidet med en ansvarlig forretningspraksis er vedtatt og forankret i konsernledelsen og styret i Vygruppen. Vi skal drive vår forretningspraksis på en ansvarlig måte og gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Som del av aktsomhetsvurderingene skal vi kartlegge faktiske og potensielle risikoer for negativ påvirkning på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden. Vi skal stanse, forebygge og/eller redusere slik påvirkning. Effekten av tiltakene skal overvåkes og vurderes, og kommuniseres til de berørte. Disse prinsippene er nedfelt i vår policy for ivaretakelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter som omfatter konsernet og alle heleide datterselskaper, og er gjeldende for ansatte, vikarer og konsulenter som representerer disse. Heleide datterselskaper av Vy buss legger også denne policyen til grunn i sine virksomheter.

I policyen fremgår det at vi skal respektere internasjonalt anerkjente menneskerettigheter, som følger av blant annet Verdenserklæringen om menneskerettigheter, FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter, FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet, og aktuelle standarder innen internasjonal humanitærrett. Tvangsarbeid og barnearbeid nevnes indirekte gjennom referanse til ILO. Etterlevelse av rettighetene nedfelt i policyen gjelder både ovenfor våre egne ansatte og hos alle våre leverandører.

Innholdet i policyen videreføres til leverandører og underleverandører gjennom «Etiske krav til leverandører» (Code of Conduct for suppliers), som inngår i alle kontrakter med leverandører som inngås av Vygruppen og heleide datterselskaper, inklusive Team Verksted og Geilo turbusser. Minibuss 24/7 har i mindre grad benyttet etiske krav i sine leverandøravtaler, men vil vurdere å legge Vygruppens krav til grunn fra og med 2025.

Både policy for ivaretakelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter og etiske krav til leverandører ble revidert i 2022, og begge er vedtatt av Vygruppens konsernledelse. Ledergruppene i konsernets selskaper har blitt orientert om disse retningslinjene og om ansvaret de har for etterlevelse. Vygruppens policy og etiske krav til leverandører er tilgjengelig på vår nettside.

Hvert av konsernets selskaper er i henhold til policyen ansvarlig for å rapportere om faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko, planlagte og iverksatte tiltak og faktiske eller forventede resultater av disse.

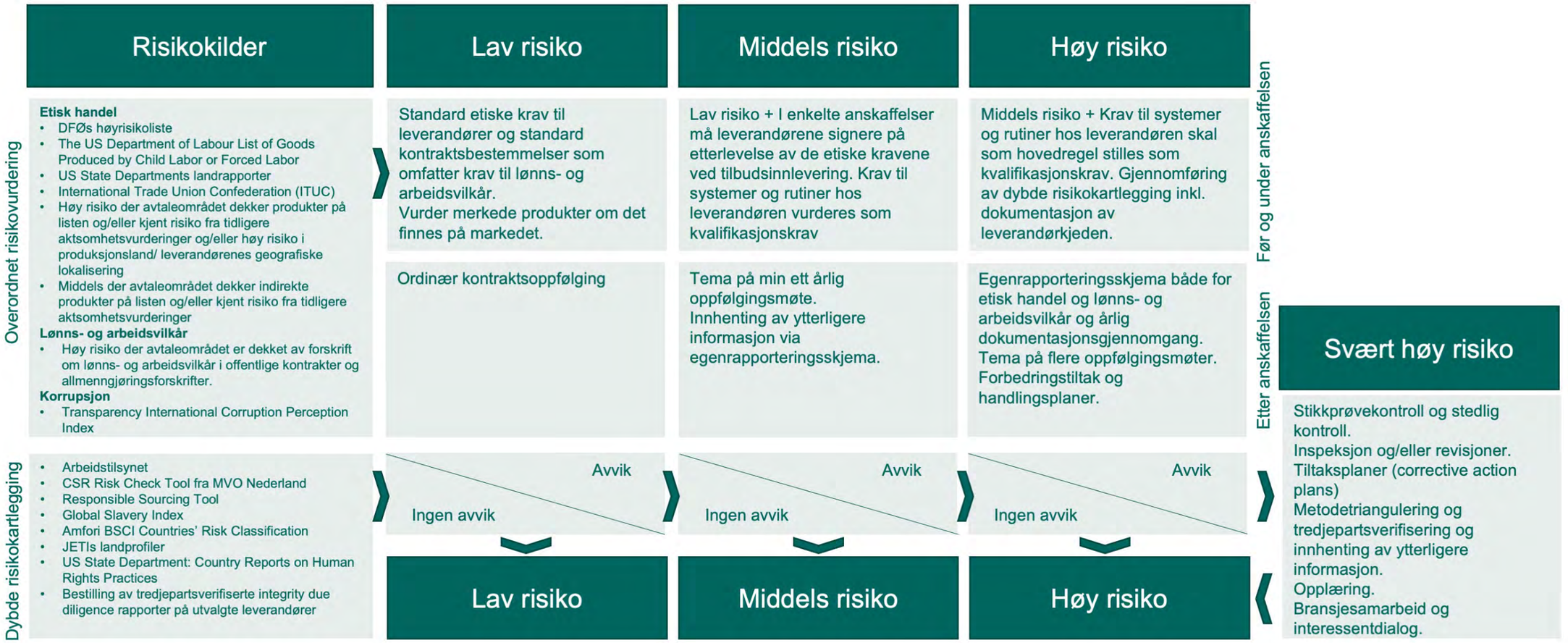
Vår metode for å identifisere negative konsekvenser og vesentlig risiko

Det gjennomføres årlige overordnede risikoanalyser av sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og avtaleportefølje. Den overordnede risikokartleggingen deles inn i risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter i globale leverandørkjeder og risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår, ved utførelsen av arbeidet i Norge. Det benyttes ulike kilder for å vurdere risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter. Disse inkluderer blant annet:

- «Høyrisikoliste» utgitt av Direktoratet for Forvaltning og Økonomistyring (DFØ)
- «Upphandlingsmyndighetens Riskanalystjäneste»
- «MVOs CSR Risk Check tool»
- «The US Department of labours list of goods produced by child labor or forced labor»
- «Responsible sourcing tool»
- «US State Departments landrapporter»
- og «ITUC» sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land.

Vurdering av risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår knytter seg i all hovedsak til tjenestekontrakter i Norge. Dersom avtaleområdet omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter vil det i hovedsak ansees å være

en kategori med potensiell høy risiko.
I figuren under beskrives metoden for risikovurdering, og konsekvenser ved ulikt risikonivå, som inkluderer hvilke oppfølgingstiltak vi gjennomfører mot leverandører for å sikre etterlevelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter/lønns- og arbeidsvilkår, både i forbindelse med anskaffelsesprosess og etter inngåelse av kontrakt.



Figur 1: Vygruppens metode for risikovurderinger, krav til og oppfølging av leverandører

Organisering av arbeidet

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

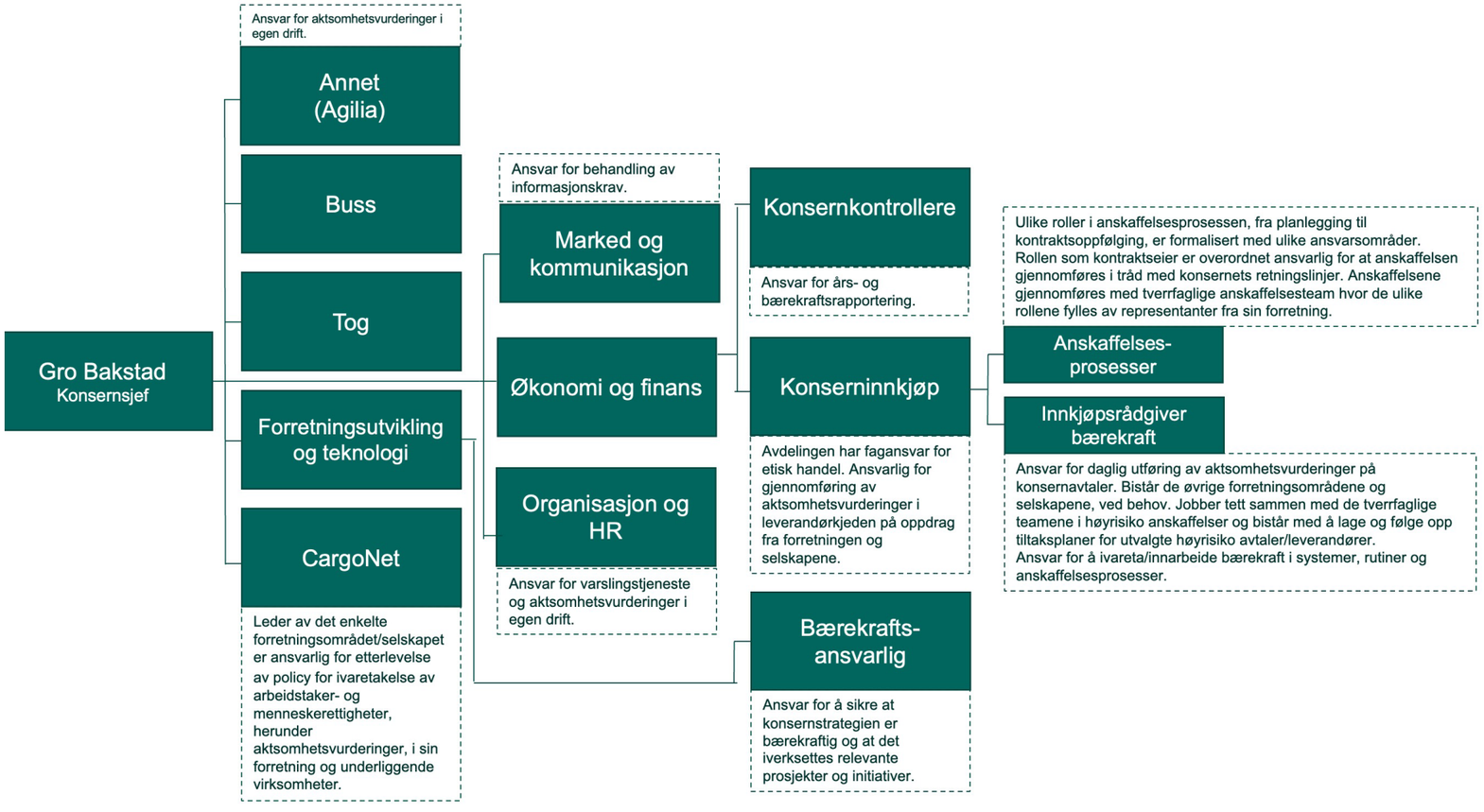
Konserninnkjøp gjennomfører arbeidet med å sørge for anstendige arbeidsforhold og ivaretakelse av menneskerettigheter i leverandørkjeden. Konserninnkjøp er organisert i konsernsenteret og fungerer som innkjøpsavdeling for konsernet. Avdelingen har spisskompetanse innen anskaffelser og kontraktsoppfølging,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

I tjenesteavtalene med buss- og togvirksomhetene, CargoNet og Agilia er det spesifisert hvilket arbeid konserninnkjøp har ansvar for å gjennomføre; blant annet å utføre risikoanalyser, gjennomføre tiltak i leverandørkjeden og rapportere på disse. Arbeidet gjennomføres ved hjelp av en dedikert ressurs, innkjøpsrådgiver bærekraft, som samarbeider tett med de øvrige innkjøpsmedarbeiderne om både anskaffelser og kontraktsoppfølging der det er identifisert risiko for negative konsekvenser. Innkjøpsrådgiver bærekraft har også et spesifikt ansvar for å ivareta og innarbeide bærekraft i systemer, rutiner og prosesser i innkjøpsavdelingen. Agilia gjennomfører i tillegg egne tiltak mot noen av sine leverandører, slik som underleverandører av renholdstjenester.

Kontraktsoppfølging av avtalene foregår i et tverrfaglig samarbeid mellom kontraktsforvalter, innkjøpskoordinator, fagansvarlig og andre for å følge opp kontraktens vilkår. I de tilfeller hvor kontrakten er merket med høy risiko knyttet til bærekraft, vil også innkjøpsrådgiver bærekraft delta i det tverrfaglige teamet. Innkjøpsrådgiver bærekraft utfører oppfølgingen av leverandører for de ulike selskapene der dette er inkludert i tjenesteavtalen.

Heleide datterselskaper av Vy buss benytter ikke ressurser fra konserninnkjøp for utførelse av aktsomhetsvurderinger, inkludert oppfølging, av arbeidstaker- og menneskerettigheter i leverandørkjeden.
Der selskapene utfører dette, ivaretas det av egne ressurser i de enkelte selskapene.

Figur 2: organisering av arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i Vy



Dialog med interessenter i verdikjeden

Vi har i mindre grad dialog direkte med de berørte arbeidstakerne, særlig i de globale leverandørkjedene, da dette gjøres via vår kontraktspart. Møter med vår kontraktspart, eller markedsdialog med leverandører, er derfor vår hovedkilde til synpunkter og erfaringer direkte fra arbeiderne. I noen tilfeller gjennomfører vår kontraktspart revisjoner på fabrikkene som sammenstiller produktene. I disse revisjonene gjennomføres det samtaler med de ansatte «on-site», og gjennom revisjonsrapportene får vi tilgang til informasjon fra arbeiderne.

I de tilfellene der vi er tettere på arbeiderne, slik som enkelte tjenestekontrakter, har vi dialog direkte med de berørte arbeiderne. Vi reiser for eksempel årlig til India, der vi besøker vår leverandør for leveranse av IT-driftstjenester. En viktig del av disse besøkene er å ha dialog direkte med de arbeiderne som utfører arbeid for oss, blant annet for å høre om deres arbeidsvilkår. Vi har også adressert spørsmål om ansattes rettigheter, for eksempel knyttet til fagorganisering, med ledelsen på lokasjon i India. Renholdstjenester og kantinetjenester er andre aktuelle områder der vi har direkte kontakt med arbeiderne.

Som en del av arbeidet med utarbeidelsen av dobbelt vesentlighetsanalyse, ble det gjennomført intervju med Amnesty. Amnesty representerer både arbeidstakere, og lokalsamfunn som blir berørt av virksomheters operasjoner. For oss var dette en viktig dialog da de har innsikt i hvordan arbeidere og lokalsamfunn berøres av utvinning av råmaterialer som inngår i batteriproduksjon.

Innsikt vi får fra arbeiderne i verdikjeden, enten direkte eller indirekte, spesielt om potensielle negative konsekvenser, adresserer vi i møter med våre kontraktsparter.

Ansvaret for å gjennomføre dialog med arbeidere i verdikjeden og andre interessenter ligger hos leder av det enkelte forretningsområdet/selskapet, som er den som er ansvarlig for at vår policy om arbeidstaker- og menneskerettigheter etterleves.

For heleide datterselskaper av Vy buss er det ikke gjennom ført dialog direkte med arbeidere i verdikjeden. Eventuell oppfølging skjer mot deres kontraktspart.

Gjenoppretting og varslingskanaler

Dersom vi avdekker avvik i våre leverandørkjeder som knytter seg til arbeidernes rettigheter og arbeidsvilkår, adresseres dette først i dialogen med vår kontraktspart, hvor vi krever at de retter disse avvikene. I våre etiske krav framgår det at ved brudd på de etiske kravene skal leverandøren umiddelbart iverksette nødvendige aksjoner for å rette aktuelle brudd. Vi har anledning til å kreve at det legges fram en tiltaksplan for når og hvordan bruddene skal rettes.

Dersom bruddene ikke rettes kan vi heve kontrakten. Dette er imidlertid noe vi vurderer som siste utvei. En heving av kontrakten vil kunne påvirke arbeidstakerne negativt, og vi vil derfor gjennom dialog og andre sanksjoner forsøke å få avvikene/bruddene rettet, før heving av kontrakt aktualiserer seg. Vi har ikke opplevd situasjoner hvor vi må gi erstatning eller gjenopprettende tiltak som følge av vesentlig negativ påvirkning på ansatte i verdikjeden.

Vygruppen har etablert en ekstern varslingskanal, men denne gjelder varsling av kritikkverdige forhold internt i Vygruppen, og gjelder for alle heleide datterselskaper. Vi vil vurdere om denne kan tilgjengeliggjøres via våre leverandører for varsling knyttet til kritikkverdige forhold i leverandørkjeden.

Hvorvidt våre leverandører har etablert varslingskanaler for sine ansatte og ansatte i sine leverandørkjeder er imidlertid et av områdene vi undersøker nærmere i dialog med våre kontraktsparter.

Datterselskaper til Vy buss har egne varslingskanaler. Disse finnes det tilgjengelig informasjon om for egne ansatte i selskapene, enten via bedriftshelsetjenesten, personalhåndboken eller gjennom andre interne rutiner. Informasjon om disse varslingskanalene er ikke tilgjengelige for leverandører og herunder ansatte i verdikjeden.

Påvirkninger, risikoer, muligheter og tiltak

Som beskrevet under delen om «Vår metode for å identifisere negative konsekvenser og vesentlig risiko» gjennomfører vi årlig en risikoanalyse for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter (inkludert lønns- og arbeidsvilkår) av hele vår avtaleportefølje og innkjøpsplaner. I anskaffelser av produkter innen kategorier med høy risiko for brudd, benytter vi ofte kvalifikasjonskrav om arbeid med menneskerettigheter. Det vil si at leverandørene som ønsker å inngi tilbud må vise at de gjennomfører aktsomhetsvurderinger for arbeidstaker- og menneskerettigheter i sine leverandørkjeder. Dersom de ikke kan dokumentere dette på en tilfredsstillende måte vil de bli avvist fra å delta i konkurransen.

Tabellen under gir en oppsummering av noen nøkkeltall for risikoanalyser og resultater fra oppfølging av leverandører i 2024, med hensyn til arbeidstaker- og menneskerettigheter i leverandørkjeden. I tabellen under er tallene fremstilt på leverandørnivå, og inkluderer de leverandørene vi har en konttraktsfestet avtale med. Det bemerkes videre at det er gjort oppfølging av flere leverandører enn hva som framkommer av tabellens indikator nr. 5 under, men dersom det ikke er identifisert avvik er det heller ikke satt direkte krav til forbedringer. Det totale antallet leverandører det er gjennomført oppfølgingstiltak mot framkommer derfor ikke av tabellen.

Tabell: Oppsummering av nøkkeltall risikoanalyser og oppfølgingstiltak*

Nr.	Indikator	Antall / prosent
1	(Nye) Leverandører det er inngått avtale med som har måtte besvare sosiale kvalifikasjonskrav i forbindelse med anskaffelse	3
2	Antall leverandører der det er fastsatt krav til ivaretakelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter i kontrakten	376
3	Antall leverandører risikovurdert for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter	376
4	Antall leverandører identifisert med en vesentlig risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter	138
5	Prosent av leverandører med identifisert faktisk eller potensiell risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter der det er satt krav til forbedringer	9 %
6	Prosent av leverandører med identifisert faktisk eller potensiell risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter der det er gjennomført heving av kontrakt som følge av brudd	0 %

*Gjelder selskapene Vygruppen AS, Vy buss AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, CargoNet AS, Agilia AS, for avtaler/leverandører som er registrert i vårt innkjøpssystem Ivalua.

Risikoanalysene vi har gjennomført viser at risikoen for de ansatte i leverandørkjeden er høyere for noen innkjøpskategorier- og avtaler. Basert på en prioritering gjort av selskapene, med utgangspunkt i mest alvorlig risiko, gjennomføres det for utvalgte av disse kategoriene/avtalene spesifikke tiltak som vurderes jevnlig gjennom informasjon fra leverandører, rapporter og kvalitative vurderinger.

I tabellen til venstre er det angitt hvilke produktkategorier med identifisert forhøyet risiko, og som er prioritert for videre tiltak, som gjelder for de ulike selskapene i Vygruppen og heleide datterselskap av Vy buss. Noen av innkjøpskategoriene kjøpes inn av flere av selskapene i Vygruppen. Det vil si at den identifiserte risiko og/eller avdekte negative konsekvenser innen denne kategorien gjelder for flere av selskapene. Andre innkjøpskategorier kjøpes kun av ett eller et fåtall av selskapene

Mer informasjon om hvilke avdekte risikoer, negative konsekvenser, samt gjennomførte og planlagte tiltak innen de ulike produktkategoriene beskrives nærmere i tabellen under. Noen steder i tabellen nevnes såkalte Tradebroker-avtaler. Dette er avtaler, inngått av Tradebroker, som alle selskaper i konsernet, inkludert datterselskaper til Vy buss, har anledning til å benytte. Gjennomførte tiltak gjelder følgelig for alle disse selskapene.

Tabell: Kategorier med risiko fordelt per selskap

Kategori	Vygrup-pen AS	Vy tog AS	Vy Gjøvik-banen AS	Vy buss AS	CargoNet AS	Agilia AS	Team verksted AS	Minibuss 24-7 AS	Geilo turbusser AS
Vedlikeholdstjenester inkludert materialer og deler	X	X	X		X		X		
IT-utstyr	X	X	X	X	X	X		X	
Renholdstjenester	X	X	X	X	X	X			
Avvikstransport	X	X	X		X				
Catering/mat på tog	X	X							
Hotellovernatting	X	X	X	X	X				
Arbeidsklær og uniform	X	X	X	X	X	X	X	X	X
IT-tjenester	X	X	X	X	X	X			
Busser				X				X	X
Dekk				X	X				
Drivstoff				X					
Terminaltjenester					X				
Forbruksmateriell og rekvisita til tog						X			

Tabell: Oversikt over kategorier med identifiserte risikoer/ negative konsekvenser, samt gjennomførte/planlagte tiltak, for de ulike selskapene i Vygruppen

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
Vedlikeholdstjenester for togmateriell og godsmateriell/lokomotiver, inkludert reservedeler	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, CargoNet AS	Kartlegging utført av våre leverandører viser at delene som kjøpes inn i all hovedsak sammenstilles i Europa, og risikoen for brudd på menneskerettigheter vurderes som lav for dette leddet. Leverandørene har i mindre grad kartlagt bakover i leverandørkjeden, og vi vet derfor lite om produksjonsland og risiko lenger ned i kjeden. Ifølge våre leverandører har imidlertid flere deler til togmateriell en europeisk leverandørkjede. Unntaket er noen type produktkategorier, slik som batteri, elektronikk og tekstil. Noen leverandører oppgir blant annet at battericeller kommer fra Kina og vi antar at en del råmaterialer til disse cellene også kommer herfra. Ved produksjon i Kina er det høy risiko for brudd på flere arbeidstakerrettigheter, blant annet knyttet til arbeidstidsbestemmelser, lave lønninger, og manglende rett til fagorganisering. Rapporter om batteriproduksjon til andre bransjer (elektriske busser) peker også på en høy risiko for tvangsarbeid. Risiko ved utførelsen av selve vedlikeholdet vurderes som lav da dette i hovedsak utføres i Norge.	I 2024 gjennomførte vi møter med samtlige av våre leverandører innen vedlikehold, både for tog og gods. Vi har etterspurt informasjon om risiko, hvordan leverandørkjeden ser ut, og hvordan de jobber med disse temaene hos seg. Da våre leverandører i mindre grad har kartlagt leverandørkjeden utover første ledd, hvor risikoen er identifisert som lav, er det iverksatt få risikoreduserende tiltak. I 2025 vil vi fortsette å følge opp og legge press på leverandørene for å få mer innsikt i produksjonsland og hvilken risiko som er størst for utvalgte deler, og iverksette tiltak deretter. Der det allerede er identifisert en høy risiko, slik som for batteri, vil vi etterspørre informasjon om hvilke konkrete tiltak som er iverksatt for å redusere risikoen.
Kjøp av reservedeler for vedlikehold og reparasjon av busser	Team Verksted AS	Risikoen for reservedeler/busskomponenter vil variere avhengig av type reservedeler/komponenter som kjøpes inn. Produkter som produseres i Asia vurderes å ha høy risiko.	Det er innhentet dokumentasjon fra leverandørene, herunder blant annet deres retningslinjer og eventuelle aktsomhetsvurderinger som er utført. Dersom dokumentasjonen ikke er tilstrekkelig vurderes det i hvilken grad samarbeidet kan fortsette avhengig av risikonivå.
Renhold av tog, buss og bygninger	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, Vy buss AS, CargoNet AS, Agilia AS	Renholdsbransjen har allmenngjort tariffavtale og bestillere har påseplikt. Basert på erfaringer med oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår, samt annen tilgjengelig informasjon om risiko, vurderer vi at risikoen for brudd knytter seg særlig til: • Arbeidstidsbestemmelser. • HMS-bestemmelser/rutiner for å sikre et sunt og helsefremmende arbeidsmiljø for renholderne. Følgende avvik/negative konsekvenser er avdekket gjennom stikkprøvekontroller: • Brudd på arbeidstidsbestemmelser (hviletid ikke overholdt, arbeidet for mange timer eller for mange helgedager på rad) • manglende innhold i arbeidsavtaler • Utgåtte HMS-kort • manglende utbetaling av helligdagstillegg (avdekt av tredjepart på vegne av en av våre oppdragsgivere som gjennomførte kontroll på vår lokasjon).	Stikkprøvekontroller av renholderes lønnsslipper, timelister, arbeidsavtaler og HMS-kort er gjennomført på én utvalgt lokasjon for togrenhold, to lokasjoner på konsernavtale om bygningsrenhold og to lokasjoner for avtaler til buss. Det ble avdekket avvik som beskrevet under identifiserte negative konsekvenser. Disse ble adressert til leverandørene, og i oppfølgingsmøter er det dokumentert at avvikene har blitt rettet, eller at det er iverksatt rutiner for å unngå framtidige brudd. F.eks. ble det rettet opp i mangler i arbeidsavtaler og nye, oppdaterte arbeidsavtaler er dokumentert. Vi har også sett bekreftelse på at nye HMS-kort er bestilt. Dokumentasjon på at manglende helligdagstillegg er etterbetalt er oversendt. Vi vil fortsette med stikkprøvekontroll(er) også i 2025, og av andre lokasjoner enn det som er gjennomført i 2024. Agilia vil gjennomføre revisjon på underleverandører av renhold i 2025.
Avvikstransport	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS	Persontransport på vei er en bransje som er underlagt allmenngjort tariffavtale, og i transportbransjen generelt er det knyttet risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår. Brudd på arbeidstidsbestemmelser er en identifisert risiko. Identifiserte avvik/negative konsekvenser som er avdekket gjennom kontroll er: • Brudd på arbeidstidsbestemmelser • Mangler i arbeidsavtaler	Vy stiller krav til lønns- og arbeidsvilkår i alle våre avtaler om avvikstransport (buss for tog, og taxitjenester). Som en del av oppfølgingen innhentes erklæring fra uavhengig tredjepart for kontroll av lønns- og arbeidsvilkår for alle leverandører til buss-for-tog. Avdekte avvik fra disse er beskrevet under identifiserte negative konsekvenser. Vi vil innhente tredjepartserklæringer også i 2025, samt følge opp noen av leverandørene nærmere, med bakgrunn i funn fra tredjepartserklæringene.

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
Catering/mat på tog	Vy tog AS, Vygruppen AS	Avtale om catering på tog inkluderer utførelse av tjenesten om bord og innkjøp av de varene som selges på togene. Det er en egen avtale for automatvarer i togene. Risikoen for brudd på lønns- og arbeidsvilkår ved utførelse av tjenesten i togene vurderes som lav. Risikoen ved de varene som kjøpes inn som en del av kontraktene er vurdert som medium til høy. Leverandør selv trekker fram palmeolje, te, kaffe, kakao (for varm sjokolade) og fisk som produktkategorier med særlig høy risiko. I følge DFØs høyrisikoliste er risikoene som knytter seg til disse produktene: • barnearbeid, • tvangsarbeid, • diskriminering, • lave lønninger, • brudd på fagforeningsrettigheter, • og svært dårlige arbeids- og boforhold. Vår leverandør er tilknyttet Sedex-plattformen, og det er gjennomført revisjoner av noen av deres underleverandører. Disse har avdekt mindre avvik, for eksempel til arbeidstid.	I 2024 ble det gjennomført møter med leverandøren (av begge avtaler) med hensikt å få ytterligere innsikt i hvordan de følger opp sine leverandører. Vi vurderer at leverandøren har et forbedringspotensial for oppfølging av sine leverandører. Vi vil fortsette med årlig statusmøter for å få mer informasjon om deres arbeid og risiko i leverandørkjeden. Avvik ved arbeidstid hos noen utvalgte underleverandører er dokumentert rettet. Alt av vår leverandørs innkjøp av kaffe, te, kakao til varm sjokolade og palmeolje, samt 57 % av fisken, er sertifisert, og vi vurderer at dette tar ned noen av de nevnte risikoene.
Hotellovernatting	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy buss AS, Vy Gjøvikbanen AS, CargoNet AS	Vy har flere leverandører som leverer hotellovernatting som vårt personell kan benytte seg av når det er behov for dette i forbindelse med arbeidet. Hotellbransjen er underlagt allmenngjort tariffavtale, og er definert som en risikobransje for brudd på lønns- og arbeidsvilkår. Gjennomførte stikkprøvekontroller av ekstern tredjepart, engasjert av vår leverandør (krav i kontrakten), har avdekt avvik på arbeidstid, på utbetaling av lønnstillegg ved overtid (ett tilfelle), og brudd på bestemmelser om hviletid.	Vy stiller krav til lønns- og arbeidsvilkår ved avtaleinngåelse på avtaleområder som omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter. Som en del av oppfølgingen innhentes revisorerklæring av lønns- og arbeidsvilkår fra flere av våre hotelleverandører. I 2025 vil vi gå i dialog med de leverandørene der det er avdekket avvik, i tillegg til å innhente nye revisorerklæringer.

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
IT-utstyr og IT-utstyr i buss	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, Vy buss AS, CargoNet AS, Agilia AS, Minibuss 24/7 AS	IT-utsyr står oppført på DFØs liste over høyrisikoprodukter, og risikoen for brudd på menneskerettigheter i produksjon av utstyret er definert som høy. Identifiserte risikoer i leverandørkjeden til IT-utstyr generelt er relatert til blant annet; • arbeidstid, • lønn, • og manglende rett til fagorganisering. Vår leverandør av nettbrett og mobiltelefoner peker spesielt på brudd på arbeidstidsbestemmelser og helse- og sikkerhet som noe det er høy risiko for. Risikoen er definert som høyere lenger ned i leverandørkjeden, særlig knyttet til utvinning av mineraler som benyttes i utstyret. Ved utvinning av mineraler er det fra eksterne kilder rapportert om risiko for barnearbeid, tvangsarbeid og høy risiko knyttet til helse- og sikkerhetsforhold. Med bakgrunn i disse risikovurderingene vurderer vi at det er høy risiko for brudd også i våre avtaler.	I møte med en av våre leverandører av IT-utstyr (nettbrett, togbrett, mobiltelefoner) til Vygruppen AS, Vy tog, Gjøvikbanen, Vy buss, og CargoNet, har vi forsøkt å kartlegge leverandørkjeden for de produktene vi kjøper inn. Det oppgis å være lite transparens og sporbarhet i produksjon av IT- hardware. Vår leverandør har også begrenset med påvirkning ovenfor store internasjonale aktører, men kan vise til at de engasjerer seg sammen med andre aktører for å få mer innsikt i arbeidsforholdene til arbeiderne, utfordre og sette trykk for å få informasjon. Vi vil gjennomføre dialog med vår leverandør av nettbrett og mobiltelfoner også i 2025, for en ny status på arbeidet. PC, skjermer og annet IT-utstyr kjøpes inn via Tradebroker-avtale. For denne ser vi til det arbeidet Tradebroker gjør, og informasjonen de henter inn. Vi vurderer den innsendte dokumentasjonen fra leverandør som god, og at de jobber systematisk med å ivareta menneskerettigheter innen risikoområder. Det ble i 2023 gjennomført en kartlegging opp mot flere av leverandørene av IT-systemer til Vy buss, og særlig for den delen av leveransen som gjelder hardware. Det er innhentet informasjon om leverandørkjeden samt hvilke retningslinjer og rutiner de har for arbeid med menneskerettigheter. Det er også gjennomført oppfølgingsmøter med noen av leverandørene. Det ble identifisert ulikt modenhetsnivå hos leverandørene og planen for 2024 var å konsentrere oppfølging mot de leverandører som har kommet noe kortere i arbeidet. Vi mangler denne statusoppdateringen, og vil derfor ha forsterket fokus på å få dette i 2025.
Uniform og arbeidstøy	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, Vy buss AS, CargoNet AS, Agilia AS, Team Verksted AS, Geilo turbusser AS	Vys uniformer sammenstilles ved fabrikker i India og Kina, og for flere av materialene som inngår i uniformene er opprinnelsesland/ produksjonsland også Kina og India. Det er generelt høy risiko for menneskerettighetsbrudd i produksjon av tekstiler, og kategorien er å finne på DFØs høyrisikoliste. Kina og India er videre land der arbeidstakerrettigheter i liten grad respekteres, og begge land har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge ITUCs Global Rights Index. Gjennom oppfølging av vår leverandør er det avdekket avvik spesielt på arbeidstidsbestemmelser ved enkelte av fabrikkene som produserer Vys uniform i Kina. I tillegg har vår leverandør identifisert risikoer for også andre arbeidstaker- og menneskerettigheter i denne leverandørkjeden. Dette knytter seg til: • fagorganisering, • helse og sikkerhet • og diskriminering. Vi mener også at lave lønninger og manglende levelønn, kan være en tilstedeværende risiko. Foreløpig er det ikke er avdekket avvik innen disse områdene. For arbeidstøy er også risikoen definert som høy, og også flere av disse produktene kommer fra Kina, i tillegg til Laos. Leverandører av arbeidstøy har selv vurdert at det er tilsvarende risikoer her som de nevnte for uniform. Der produktene kommer fra Bulgaria og Litauen vurderes risikoen som lavere.	Vi gjennomfører jevnlige møter med vår leverandør av uniformer om hvordan menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter sikres i produksjon av Vys uniformer. Avvik på arbeidstidsbestemmelser ble avdekket gjennom revisjonsrapporter som er mottatt i 2023. I 2024 har tiltak som gjøres ved de ulike fabrikkene for å redusere overtidsbruken vært tema på hvert møte. Leverandør kan vise til at de har kontinuerlig dialog med sine leverandører for å få ned overtidsbruken, og noen steder er det iverksatt konkrete tiltak, for eksempel ansatt flere folk. Vi vurderer at vår leverandør av uniformer har gode systemer og rutiner for arbeidet med aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter. På grunn av den høye risikoen i denne kategorien vil vi likevel fortsette med å gjennomføre møter jevnlig hvor særlig arbeidstidsbestemmelser, anstendig lønn, fagorganisering, helse og sikkerhet vil adresseres. Vy unngår krav om korte ledetider, da vi er klar over at dette kan medføre høy arbeidsbelastning og høy grad av overtid for de som produserer uniformene. Vi har gode bestillingsrutiner, der det settes en hovedbestilling av uniform i året. For arbeidstøy, som er en Tradebroker avtale, ser vi til arbeidet og informasjon Tradebroker henter inn. Vi vurderer den innsendte dokumentasjonen fra leverandør som god, og at de jobber systematisk med å ivareta menneskerettigheter innen risikoområder. En av leverandørene av arbeidstøy er samme leverandør som vi benytter for uniform, og, som beskrevet over, har vi jevnlig dialog med denne.

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
IT-tjenester utland	Vygruppen AS, Vy tog AS, Vy Gjøvikbanen AS, Vy buss AS, CargoNet AS, Agilia AS	IT-driftstjenestene utføres i hovedsak fra India. India er et land der arbeidstakerrettigheter i liten grad respekteres, og landet har score 5 (der 1 er lavest risiko og 5+ er høyest), som indikerer at rettigheter ikke kan garanteres, ifølge ITUCs Global Rights Index. Det vurderes derfor at det er forhøyet risiko knyttet til denne avtalen. Samtidig anser vi at det er en lavere risiko for brudd innen IT-bransjen i India, enn for andre sektorer som innebærer mer fysisk krevende arbeid, og som krever mindre formalkompetanse. ILO-konvensjonene om rett til organisering og kollektive forhandlinger er imidlertid ikke ratifisert av India, og det er også innført lover som begrenser fagforeningsaktiviteter. Begrensinger på aktivitet knyttet til fagorganisering anser vi som mulig til stede også innen IT-bransjen. Diskriminering, spesielt med bakgrunn i kaste, er også identifisert som en risiko i India generelt.	I 2024 har vi fokusert på å gjøre nærmere undersøkelser mot vår leverandør om hvordan de ansattes rettigheter til fagorganisering og kollektive forhandlinger ivaretas av leverandør i India. Representanter fra Vygruppen har ved besøk hos leverandør ved deres lokaler i India adressert tematikken i fysiske møter med representanter fra leverandør. Leverandør opplyser at de ansattes rettigheter, og herunder blant annet dialog med arbeidstakere, lønnsforhandlinger, m.m. ivaretas. Et spørreskjema om dette ble også besvart. På bakgrunn av innhentet dokumentasjon og gjennomførte møter vurderer vi at leverandøren har retningslinjer og rutiner for å sikre ivaretakelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter for sine ansatte. Den samlede risikoen for leveranse av IT-tjenester fra India vurderes derfor som noe lavere enn opprinnelig antatt. Vi vil imidlertid fortsette å adressere menneskerettigheter ovenfor leverandøren, og særlig ved de årlige besøkene som gjennomføres i India.
Elektriske busser/kjøretøy	Vy buss AS, Minibuss 24/7 AS	Vy buss handler fra flere ulike forhandlere og bussprodusenter, både europeiske bussprodusenter og asiatiske bussprodusenter. Vi vurderer at risikoen for brudd er høyest i leverandørkjeden til de asiatiske bussprodusentene. Vi anerkjenner imidlertid at det også kan være risiko for brudd på menneskerettigheter lenger ned i leverandørkjeden til de europeiske produsentene. Flere av råmaterialene og komponentene i leverandørkjeden til disse kommer også fra land og bransjer med en forhøyet risiko for menneskerettighetsbrudd. På tidspunktet for rapportering gjøres de fleste av våre kjøp av elektriske busser fra Kina, og fokus for oppfølgingen er følgelig knyttet til disse. Den iboende risikoen for kjøp av elektriske busser fra Kina vurderes å være høy. Overordnet risiko for menneskerettighetsbrudd i produksjon av elektriske busser og batterier til buss i Kina er nærmere beskrevet under «Vesentlig negativ påvirkning som følge av grønn omstilling» på side 96. Vi vurderer at risikoen er noe lavere i leverandørleddet som sammenstiller bussene våre. Dette begrunnes med at de systemer og rutiner som bussprodusenter har vist til fremstår som gode. En tidligere publisert svensk rapport avdekker særlig høy risiko knyttet til lønninger, overtid og helse og sikkerhet for en av de kinesiske bussprodusentene som produserer våre busser. Vi vurderer derfor at det er risikoer innen disse områdene også i produksjon av våre busser. De revisjonene som er gjennomført hos sammenstillingsleddet har imidlertid kun avdekket mindre avvik, blant annet for arbeidstid. Vi vurderer risikoen knyttet til batteriproduksjon som høy. En av våre kontraktsparter har gjennomført revisjon av arbeidsforholdene hos batteriprodusent. I denne avdekkes svært høy grad av overtid, og flere tilfeller av at det ikke er gitt minimum en dag fri i uken. Rapporter identifiserer også høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettighetsbrudd hos batteriprodusent i leverandørkjeden til en av våre leverandører. Områdene/rettighetene der risikoen er definert som høy knytter seg særlig til ufrivillig overtid og utstrakt grad av overtid, lave lønninger (ikke levelønn) og manipulering av lønninger, og rekruttering. Videre peker rapporter på koblinger til Xinjiang-provinsen og høy risiko for tvangsarbeid av uigurer. Som nevnt over har vi ikke avdekket koblinger til Xinjiang-provinsen, men vi vil fortsette arbeidet med å kartlegge risiko. For andre komponenter som inngår i bussene, samt råmaterialer, lenger ned i leverandørkjeden, har vi mindre informasjon om risiko, utover at opprinnelsesland i hovedsak er Kina. Minibuss 24/7 har identifisert risiko for brudd på menneskerettigheter ved en kjøretøystype som de kjøper, som bygges i Kina. Ifølge en rapport fra Human Rights Watch er det risiko for at aluminium som blir brukt i kjøretøyene er produsert i Xinjiang-provinsen, og det er mistanke om tvangsarbeid.	Det er i forbindelse med anskaffelser og kontraktsoppfølgingsmøter med Vy buss sine kontraktspartnere (forhandler-leddet) lagt stor vekt på deres arbeid opp mot Åpenhetsloven. Det gjennomføres årlig flere møter med de nordiske forhandlerne, noe det er gjort også i 2024. Vy buss har sett en betydelig modning hos flere av leverandørene i de årene vi har fulgt de opp på deres arbeid med å ivareta menneskerettigheter i leverandørkjeden. Leverandørens framdriftsplan/handlingsplan er blant temaene i møtene som gjennomføres, i tillegg til at identifiserte risikoer og avvik løftes. Nærmere undersøkelser eller retting kreves der det viser seg å være aktuelt. For eksempel følger vi opp med vår leverandør knyttet til tiltak for å redusere de identifiserte avvik/brudd på overtidsbestemmelser i leverandørkjeden. For kinesiske leverandører av elektriske busser er det utarbeidet detaljerte risikoanalyser, som samler all informasjon vi har om risiko med hensyn til menneske- og arbeidstakerrettigheter for den enkelte leverandør. Disse risikoanalysene oppdateres ved ny informasjon, og utgjør vurderingsgrunnlag i forkant av nye kjøp fra disse leverandørene, enten det er i forbindelse med anbudsprosesser eller kjøp til kommersiell bruk. Før det besluttes kjøp fra kinesiske elbussleverandører skal risikoer tas opp i styringsgruppemøter. Vy buss har fått en ekstern tredjepart til å utføre IDD-analyser av tre kinesiske bussprodusenter og en batteriprodusent. Disse ble gjennomført i mars/april 2023. Funn fra disse analysene inngår i risikoanalysene til det enkelte busselskap. I 2025 vil vi fortsette med jevnlige statusmøter med våre leverandører av elektriske busser. Vi vil fortsette å prioritere innhenting av informasjon og dokumentasjon av risiko for de områdene som trekkes fram i publiserte rapporter, slik som tvangsarbeid av uigurer, lønninger, overtid og helse og sikkerhet. Vi vil videre prioritere å fremskaffe mer informasjon om risikoen lenger ned i leverandørkjeden, spesielt for råmaterialer, både til batteri og andre deler av bussen. Minibuss 24/7: Avdekte risikoer er adressert til leverandør og det er etterspurt hvilke tiltak forhandler har iverksatt overfor deres underleverandører for å få bekreftelser på at materialer fra regioner med kjent tvangsarbeid, som Xinjiang, ikke blir brukt i deres kjøretøy

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
Dekk	Vy buss AS	Dekk står på DFØs høyrisikoliste, og det er knyttet høy risiko til spesielt uttak av gummi. Identifiserte risikoer knytter seg særlig til: • lave lønninger, • manglende fagforeningsrettigheter, • og helse- og sikkerhetsrisikoer. Ifølge vår dekkleverandør for 2024 kommer naturgummi som benyttes i våre dekk i stor grad fra Malaysia og Thailand. For et mindre antall av dekkene kjøpt i 2024, og for dekk som kjøpes inn fra og med 2025, kommer naturgummi hovedsakelig fra Indonesia, Thailand og Vietnam. Naturgummi fra Indonesia er å finne på US department of labor sin liste over produkter tilvirket med barnearbeid. Det er følgelig en risiko for at barnearbeid kan forekomme ved naturgummiproduksjon. Indonesia og Vietnam har score 4 på ITUC sin liste som indikerer systematiske brudd på arbeidstakeres rettigheter. Thailand og Malaysia har score 5, som indikerer ingen garanti for rettigheter. I Ifølge US state departement sine landrapporter er fagforeningsrettigheter og spesielt rettigheter til å streike begrenset i Indonesia. Minimumslønn er også i mange provinser/distrikter under fattigdomsgrensa, og flere arbeidere er ikke dekket av de lovgivningene som finnes for minstelønn. Det rapporteres også om mangelfulle helse- og sikkerhetsstandarder og/eller implementering og oppfølgingen av slike fra myndighetene. Ifølge US departement of state jobbet plantasjelandbruksarbeidere ofte lange arbeidsdager uten statlige helseforsikringsfordeler. De manglet riktig verneutstyr og opplæring i plantevernmiddelsikkerhet. I Thailand har særlig sesongarbeidere og migrantarbeidere begrenset mulighet for å delta i fagforeninger, ifølge US department sin landrapport. NGOer har også rapportert om at tvangsarbeid er til stede i gummiindustrien i Thailand. Vi vurderer de opplistede risikoene som mulig tilstedeværende også i vår leverandørkjede.	Vi har i løpet av 2024 hatt en anskaffelsesprosess for dekk, som innebærer at vi fra 2025 vil ha en ny dekkleverandør. Med dekkleverandøren som vi hadde avtale med ut 2024 hadde vi flere møter med fokus på deres arbeid. Vi opplevde at vårt påtrykk bidro til at dette ble satt høyere på deres agenda, og de fikk på plass egne systemer og rutiner for arbeidet. I 2025 vil vi gjennomføre grundig oppfølging av vår nye dekkleverandør for å få mer innsikt i hvordan de jobber med ivaretakelse av menneskerettigheter i leverandørkjeden hos seg, da vi har mindre kjennskap til deres arbeid. Dette innebærer jevnlige statusmøter, der vi vil etterspørre handlingsplan og sikre kontinuitet i arbeidet. Videre vil vi forsøke å få innsikt i hvilken risiko de mener gjelder spesielt for deres leverandørkjede, og dekkene de leverer til oss, samt hvilke risikoreduserende tiltak de gjennomfører.
Drivstoff	Vy buss AS	Vy buss benytter fossilt drivstoff, HVO og gass på bussene som ikke går på elektrisitet. Råolje og råstoffer som benyttes til fossilt drivstoff og HVO kommer både fra land der risikoen for menneskerettighetsbrudd er definert som lav, men også fra land der risikoen for brudd er høy(ere), slik som Angola. Arbeid på oljeplattform vurderes også som risikoutsatt med hensyn til sikkerhet for de ansatte. Dokumentasjon fra leverandøren av drivstoff i bulkelevering, viser at det drivstoffet vi kjøper, både fossilt og HVO, i all hovedsak kommer fra europeiske land og USA. Vi mener derfor at risikoen i vår avtale og leverandørkjede er noe lavere enn dersom råolje hadde kommet fra f.eks. Angola. Vår leverandør har gjennomført nærmere kontroll av arbeidsforholdene på raffinerier av råoljen, lokalisert i Sverige. Det ble ikke avdekket noen brudd på arbeidstakeres rettigheter.	Vi vurderer at vår leverandør av drivstoff på bulk har igangsatt et systematisk arbeid for å sikre menneskerettigheter i leverandørkjeden. Vi har mottatt dokumentasjon som viser at de har rutine- og policydokumenter, at de har gjennomført en grundig kartlegging av leverandørkjeden og gjort risikovurderinger opp mot leverandører og land i deres leverandørkjede. Vi ønsker likevel å gjennomføre årlig oppfølging av dette arbeidet for nærmere info om risiko i råvareleddet. Det er gjennomført flere møter med leverandøren av Adblue. Innhentet dokumentasjon om leverandørkjeden viser at råstoffet kommer fra Polen, og ferdig produkt sammenstilles i Sverige. Risikoen vurderes derfor som lav, men vi vil i 2025 fortsette med halvårlige møter med leverandøren.
Truckdekk	CargoNet AS	CargoNet kjøper dekk som benyttes på større maskiner på våre terminaler. Dekk er å finne på DFØs høyrisikoliste, og spesielt for uttak av gummi er det høy risiko for menneskerettighetsbrudd. Identifiserte risikoer knytter seg særlig til lave lønninger, manglende fagforeningsrettigheter, og helse- og sikkerhetsrisikoer	Det er i mindre grad gjort oppfølging for denne kategorien i 2024, og vil i 2025 be om et eget møte for å få status på leverandør sitt arbeid.
Kjøp av terminaltjenester	CargoNet AS	CargoNet kjøper inn terminaltjenester på de terminalene hvor selskapet selv ikke har egne ansatte, eller drifter terminalen. Dette innebærer kjøp av tjenester der terminalarbeidere håndterer last på våre vegne. Utførelsen av slike tjenester er forbundet med hardt fysisk arbeid, og i Norge vil i de fleste tilfeller være underlagt tariffavtale. CargoNet kjøper også terminaltjenester på ordinære godstog terminaler og på havneterminaler i Sverige.	Det er i 2024 gjennomført oppfølging ut mot leverandør av terminaltjenester i Sverige, ved bruk av egenrapporteringsskjema. Gjennom dette har vi fått innsikt i at lønns- og arbeidsvilkår er regulert av svensk tariffavtale som også angår vår underleverandørs ansatte, og vi vurderer at dette reduserer risikoen for brudd på lønns- og arbeidsvilkår.

Kategori	Selskap	Identifisert risiko og negative konsekvenser	Gjennomførte og planlagte tiltak
Kjøp av distribusjonstjenester fra undertransportører	CargoNet AS	I forbindelse med avvikshåndtering og ordinær distribusjon kjøper CargoNet inn distribusjonstjenester fra en rekke ulike leverandører. Kjøp av transporttjenester er ansett som et område med risiko for sosial dumping, og godstransport på vei har allmenngjort tariffavtale.	Planlagte tiltak er ikke gjennomført i 2024, og overføres til 2025. I 2025 vil det etterspørres informasjon om eventuell risiko og gjennomførte risikoanalyser, og hvilke tiltak våre leverandører gjennomfører knyttet til ivaretakelse av lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte. Oppfølgingen vil skje i form av egenrapportering, men oppfølgingsmøter og stikkprøvekontroller kan også være aktuelt på bakgrunn av svar i egenrapporteringen.
Leasing av løfteutstyr/ trucker til terminaler	CargoNet AS	CargoNet leaser en rekke større løfteutstyr/trucker til terminaler. En av CargoNet sine hovedleverandører av terminalmaskiner oppgir at disse sammenstilles i Sverige, og vi vurderer risikoen her som lav. Vi har imidlertid mindre kjennskap til leverandørkjeden lenger bak, og risikobildet her er derfor ukjent. Vår hovedleverandør viser imidlertid til at dette er seriøse leverandører, også lenger bakover i leverandørkjeden.	Det er gjennomført oppfølging mot en av de aktuelle leverandørene ved bruk av egenrapportering. Med bakgrunn i at risikoen ansees som lav vurderer vi at det ikke er aktuelt med videre oppfølging i 2025 mot denne. Vi vil vurdere oppfølging av eventuelt andre leverandører i 2025.
Forbruksmateriell og rekvisita til tog	Agilia AS	Agilia er en stor innkjøper av hygieneartikler og rekvisita til tog. Slike artikler kan det være forbundet en risiko for menneskerettighetsbrudd til, avhengig av hvor produksjonen av disse skjer.	I 2023 innhentet vi informasjon om hvilke systemer og rutiner leverandøren har for sitt arbeid med i varetakelse av menneskerettigheter i sin leverandørkjede, og vurderte disse som tilstrekkelig. I 2024 er det gjennomført få tiltak mot leverandøren, og vi vil i 2025 gjennomføre oppfølgingstiltak mot leverandøren for en status av deres arbeid, og nærmere innsikt i risiko for de produktene som kjøpes inn av Agilia.

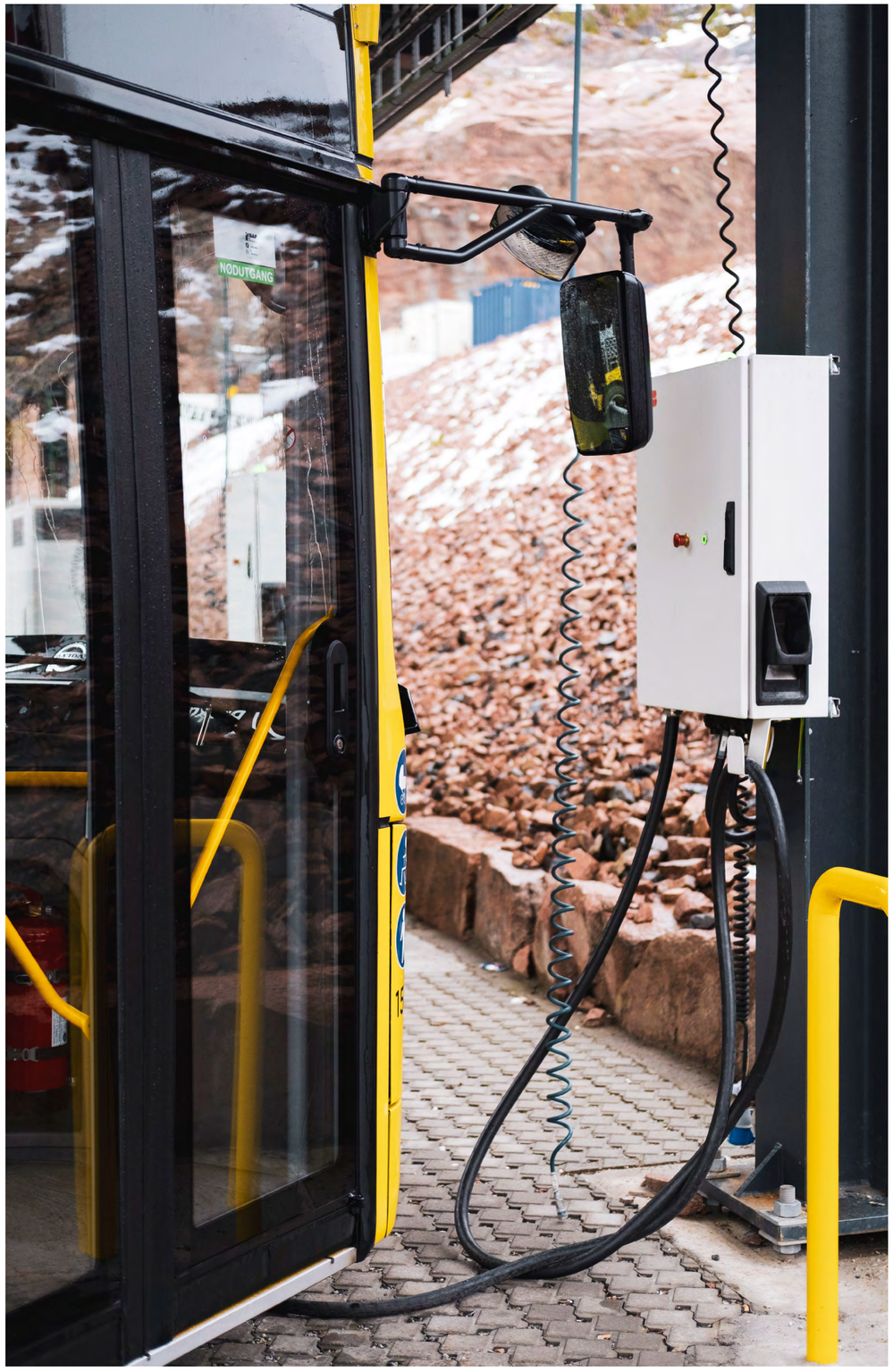
Mål

Det jobbes i vår innkjøpsorganisasjon med å vurdere relevante tallfestede mål for Vy når det gjelder arbeidere i vår leverandørkjede. Per i dag arbeider vi med mål for 2025 som vi har satt oss gjennom medlemskapet vårt i Etisk handel Norge, koblet til våre strategier og risikokategorier innen anskaffelser, som blant annet:

- Gjennomføre kontraktsoppfølging med hensyn til arbeidstaker – og menneskerettigheter for minimum 12 høyrisikoavtaler/leverandører i løpet av året.
- Gjennomføre minimum 6 stikkprøvekontroller av lønns- og arbeidsvilkår innen utvalgte avtaler i løpet av året.
- Videreutvikle eksisterende policyer og etiske krav til leverandører i løpet av året.
- Minimum 50 % av målgruppen skal ha gjennomført internt e-læringskurs om aktsomhetsvurderinger med hensyn til menneskerettigheter i løpet av året.

Oppsummert har vi i 2024:

- Gjennomført kontraktsoppfølging av minimum 10 avtaler som var vurdert å ha en vesentlig/høy risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter. Vi har med det oppfylt mål som var satt om å gjennomføre kontraktsoppfølging for minimum 10 høyrisikoavtaler. Det er i tillegg gjennomført oppfølging mot flere andre avtaler/ leverandører der risikoen er vurdert som noe lavere, for å få mer innsikt i risikonivået.
- Gjennomført stikkprøvekontroller av lønns- og arbeidsvilkår for renholdere på fem ulike lokasjoner, og oppfylt mål om å gjennomføre minimum 5 kontroller av denne typen.
- Utarbeidet internt e-læringskurs om menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter i leverandørkjeden, og oppfylt mål som var satt om dette for 2024.
- jobbet spesielt med å få innsikt i risikoen ved reservedeler til togmateriell. Som en del av dette har vi gjennomført oppfølging og dialog med våre vedlikeholdsleverandører av tog- og godmateriell i flere runder for å få informasjon om hvordan leverandørkjeden for utvalgte reservedeler ser ut, og om hvilken risiko for brudd som finnes i disse leverandørkjedene. Det var satt et eget mål for dette, som anses oppfylt.



S4 Forbrukere og sluttbrukere

Hvorfor temaet er viktig for oss

Våre kunder er kjernen i Vys virksomhet, og kundetilfredshet og -lojalitet er avgjørende for vår suksess. Vy jobber hver dag for at reise- og tjenestetilbudet skal bli bedre, så det blir enklere å velge kollektive og miljøvennlige løsninger. For oss er kundene våre en av de viktigste bidragsyterne til at våre produkter bidrar til færre lastebiler på veiene og mindre trafikk i og rundt byene. Vi ønsker alltid å gi våre kunder en god og forutsigbar reise, hvor vi er fremme til oppsatt tid.

Vi har utarbeidet en dobbel vesentlighetsanalyse som ligger til grunn for vår strategi og mål. Kunder og sluttbrukere er en av våre viktigste interessentgrupper og vi bruker mye ressurser på å spørre og måle kunders tilfredshet og synspunkter slik at vi kan forbedre våre produkter og leveranser. I arbeidet med å vurdere risiko og muligheter har alle kundegrupper innen persontransport og transport av gods vært med i vurderingene.

En nærmere beskrivelse av hvordan vi har jobbet med å identifisere vesentlig påvirkning, risiko og muligheter for våre interessenter finnes på side 48. Vurderingene i den doble vesentlighetsanalysen gjelder kunder og sluttbrukere innen persontransport med buss og tog, samt kunder innen godstransport på bane. Dette gjelder både offentlige kjøpere av persontransport med buss og tog, de spesifikke kundene som transporteres samt bedriftskunder som kjøper fremføring av gods på godstog.

Vesentlige tema og undertema

Informasjonsrelatert påvirkning
Positiv påvirkning (VK, EO)
- Åpen og transparens kommunikasjon ved brudd og endringer

Tilgang til tjenester
Positiv påvirkning (VK)
- Pålitelig transport
- Tilgengelig og omfattende rutetilbud

Sosial inkludering
Positiv påvirkning (VK)
- Tilgjengelig transport for alle

Helse, miljø og sikkerhet
Negativ/positiv påvirkning (VK)
- Helse, miljø og sikkerhet for kunder

VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

Positiv og negativ påvirkning

I tillegg til de positive effektene ved å reise miljøvennlig med våre produkter kan også reiser med tog og buss potensielt medføre trafikkulykker og skade på kunder, og gods kan bli skadet ved ulykker under fremføring med godstog. På noen tog eller busser kan det også være begrenset tilgjengelighet for enkelte brukere, eksempelvis grunnet høye gulv med mangel på rullestoltilgang.

Persontransport er alltid forbundet med en viss risiko, selv om risikoen er meget lav og allment akseptert i samfunnet. Godstrafikken på bane har ikke samme direkte risikopåvirkning på sine kunder, men denne transportformen er også forbundet med en iboende risiko og inkluderes derfor også i vår rapportering. Stab og støttefunksjoner er inkludert i vurderingen. Det gjennomføres forbedringsvurderinger for alle virksomheter basert på gjennomførte risikovurderinger. Eksempelvis gjennomføres forbedringsvurderinger i tog etter vår prosess for kontinuerlig forbedring.

Informasjonsdeling

Vy har etablert digital kommunikasjon med sine kunder og har som mål å gi oppdatert ruteinformasjon, informasjon ved avvik, og gode og effektive betalingsløsninger. Kundene som reiser med oss har tilgang til informasjon om produktene til Vy i våre egne kanaler; Vy-appen, vy.no og vybuss.no. Kundene kan velge andre kanaler for informasjon om pris, ruter og avganger, for eksempel fra Ruter, Entur, Brakar og andre reisetjenester. Data hentes til kundekanalene maskinelt fra grunnsystemene. Vy-kanalene leverer mest detaljer om produktene og mest detaljer knyttet til avviksinformasjon for tog.

Vy samler inn og behandler personopplysninger om kundene som kjøper våre tjenester eller bruker Vy-appen, vy.no eller vy.se. Rettigheter, hvordan vi behandler personopplysningene og hvordan kundene får innsyn i personopplysningene er beskrevet på “vy.no/vilkår-og-personvern/personvern”.

Rutetilbud

Vy etablerer og gjennomfører, i samarbeid med offentlige kjøpere, et rutetilbud for personkunder som gjør det enkelt å reise miljøvennlig. Rutetilbudet skal medføre mindre utslipp, ulykker og kø, og gi rask og enkel transport for pendlere og fritidsreisende. Nye busser og tog skal gjøre tilbudet tilgjengelig for alle. Vi gjør informasjon om produktene enkelt tilgjengelig.

Risikokartlegging

Vi har i våre undersøkelser ikke identifisert grupper av kunder og sluttbrukere som har høyere risiko enn andre for negativ påvirkning når det gjelder helse og personvern. Vi kjenner heller ikke til at det overfor våre kunder er systematiske brudd på personvern og skader, hverken i egen operasjon eller hos samarbeidspartnere innen sektoren. Vi har i våre kundeundersøkelser, risikovurderinger og annen dialog med kunder heller ikke registrert høyere risiko for skade for spesielle kundegrupper.

Godstransport på jernbane gir mindre utslipp og færre ulykker sammenlignet med transport på vei.

Fremføring med tog og buss har risiko for forsinkelser og ulykker som kan påvirke kunder og eiere av gods negativt, og vil påvirke vårt omdømme samt potensiell reiseaktivitet og lønnsomhet.

God sikkerhet for alle kunder som reiser med oss er viktig for Vy. Ulykker kan medføre personskader, miljøskader og materielle skader. Ulykker kan også medføre høye kostnader og gi negative effekter på omdømmet, som igjen kan medføre lavere antall reiser og inntekter. Ulykker kan oppstå som følge av feil eller mangler fra Vy sin side, men også fra sektorleverandører som Bane NOR eller på grunn av ras, flom etc. som også kan knyttes til klimaendringer. Historisk sett er det gode sikkerhetsresultater i Norge og for Vy, sammenlignet med resten av Europa.

Vy har en definert sikkerhetsorganisasjon med ansvar for trafikksikkerhet. Det jobbes proaktivt med risikovurderinger, regelverk, analyser, beredskap og andre elementer i sikkerhetsstyringen, som MTO, samspillet mellom Menneske, Teknologi og Organisasjon. Sikring og nasjonal beredskap er en del av trafikksikkerheten i Vy og bidrar til at vi ivaretar både kundene og vårt ansvar innenfor samfunnssikkerheten på en god måte.

Uønskede hendelser (tilstander, tilløp og skader) blir registrert, fulgt opp og rapportert. I Vy er det en sterk sikkerhetskultur som bidrar til høy grad av innmelding av uønskede hendelser. Våre medarbeiderundersøkelser og pulsmålinger bekrefter den sterke sikkerhetskulturen

Strategier og retningslinjer for forbrukere og sluttbrukere

Vårt mål er å levere gode kundetjenester hver dag, få flere til å reise kollektivt og velge gods på bane, samt å styrke lønnsomheten. Vy skal levere et attraktivt og lønnsomt transporttilbud som kundene er fornøyd med. Innenfor togvirksomheten skal vi gjøre alt vi kan for å sikre en stabil og robust togdrift hver dag.

I Vy har vi utarbeidet konsernprinsipper for håndtering av viktige temaer koblet til kunder og medarbeidere. Der stadfestes det at Vygruppens virksomhet ikke skal forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier, og våre virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner.

Konsernretningslinjene er godkjent av konsernledelsen og gjelder alle konsernets virksomheter og geografiske områder.

I vårt ledelsesdokument om strategier og mål har vi fastsatt følgende:

En god kundeopplevelse begynner med høy pålitelighet, sikkerhet og god kvalitet i de daglige leveransene. Den grunnleggende forventningen er at den reisende eller godset kommer frem til avtalt tid. Ved forsinkelser eller innstillinger er god og rettidig informasjon avgjørende for kundens opplevelse. Vy må jobbe systematisk med kundereisen slik at kunden har en god opplevelse i alle trinn på reisen eller transporten. Vi skal møte kundene på en helhetlig og konsistent måte i det personlige kundemøtet, på digitale og fysiske flater og gi kundene gode opplevelser i alt vi gjør.

Vi skal videreføre det systematiske arbeidet med å få til gode kundemøter på perrongen og stoppestedet, i toget og bussen, på telefonen, chatten og mailen, og gi våre

medarbeidere god opplæring og trening i Vys produkter og kundeløfter.
Vi skal ha salgskanaler som gjør det enkelt for kundene å velge en miljøvennlig reise, og gir kunden god informasjon før, under og etter reisen. Ved å skape attraktive og pålitelige kundekanaler og selge andres billetter som kompletterer Vys eget tilbud til kundene, skal vi bidra til økt salg av billetter for Vys virksomheter.

I alle deler av virksomheten skal vi styrke vårt arbeid med profesjonelle kunder. Det skal vi gjøre gjennom å skape gode relasjoner og samarbeide om felles måloppnåelse slik at våre kunders kunder får gode kundeopplevelser hver dag.

Det er ikke rapportert manglende etterlevelse av Vys overordnede retningslinjer for utøvelse av samfunnsansvar når det gjelder sluttleveranser til våre kunder innen tog, buss og godstrafikk på jernbane.

I vårt arbeid med kunder følger vi standarden WCAG2.0 for universell utforming av kanalene våre for salg og informasjon.

Rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere om påvirkninger

Interessentdialog

Konsernledelsen har det operasjonelle ansvaret for at det er dialog med interessenter, og at resultatene av dialogen innarbeides i vurderingene i hvert ansvarsområde for henholdsvis tog, buss, gods og konsernstaber. Dette gjennomføres gjennom strategiprosesser og Business Reviews.

Vy har jevnlig kommunikasjon og møter med vesentlige interessenter. For kollektivselskapene og andre oppdragsgivere gjennomføres kommunikasjon i form av pålagt rapportering og oppfølgingsmøter.

Den daglige, direkte kontakt med kundene skjer i tog og buss mellom kunder og vårt kjørende personale. Vi legger stor vekt på riktig informasjon under reisen. Marked og avdeling for digitale kanaler er samlet i konsernstab og er sammen med kommersiell buss ansvarlig for kundekontakt før, under og etter reisen.

For den enkelte kunde foregår også daglig informasjon og kommunikasjon gjennom Vy App og Vys nettsider. Det utføres månedlige kundeundersøkelser og vi har daglig dialog med våre kunder via vår kundeservice. Det sendes e-post til de som har samtykket til å motta informasjon.

Våre kunde- og servicesentre har 5 000-15 000 henvendelser hver måned, og alle besvares. Graverende og/eller repetitive hendelser sendes til eier av problemet som iverksetter tiltak. Eksempler på tiltak er blant annet etablering av et eget kundeavviksprosjekt og automatisk refusjonshåndtering.

Vi etablerer årlig en markedsplan for kommunikasjon med våre kunder om vesentlige hendelser, konsekvenser og tiltak – for eksempel for å informere om store perioder med brudd (stenging av banestrekninger), konsekvenser og alternativer for kundene. Vår Vy App informerer om ruter og priser og gir oversikt over forsinkelser og alternativ transport. Vi måler kundenes fornøydhet og vesentlige tema gjennom Kundepuls eller månedlige kundetilfredshetsundersøkelser som summerer og sorterer henvendelser fra kundene, inkludert henvendelser som kommer via kundesenter og servicesenter. Hvert kvartal undersøker Jernbanedirektoratet kundetilfredsheten for de forskjellige jernbanekontraktene slik at vi har grunnlag for å sammenligne oss med konkurrenter.

Ansvarlig for universell utforming har jevnlige møter med interesseorganisasjoner og som deltar i Toggruppen for universell utforming (i regi av Jernbanedirektoratet).

Rutiner for å avbøte negative påvirkninger, og kanaler der forbrukere og sluttbrukere kan gi uttrykk for bekymringer

Vy kartlegger faktisk og potensiell risiko for negativ påvirkning som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår aktivitet i alle virksomhetsområder, konsernstaber og geografiske områder vi er til stede i. Vurderingene gjelder alle våre produkter og tjenester. Risikovurderingen sammen med informasjon fra kommunikasjon med kunder blir lagt til grunn for strategiske og operasjonelle mål og tilhørende oppgaver og tiltak.

Det er et utstrakt og godt samarbeid med både verneombud og fagforeningsrepresentanter i spørsmål som gjelder trafikksikkerhet. Et konkret eksempel på det er at verneombud er definert som deltager i risikovurderinger, og at tillitsvalgte skal involveres i risikovurderinger som omhandler opplæring og organisering.

Tiltak for å forbedre trafikksikkerheten gjennomføres både internt i Vy, men også i samarbeid med sektorleverandører, slik som infrastrukturleverandøren Bane NOR, for å utarbeide og gjennomføre felles tiltak for å redusere risikoen ytterligere. Systematikken for arbeid med trafikksikkerhet og reduksjon av ulykker vurderes å være tilfredsstillende ut fra risikobildet og den iboende risikoen forbundet med all transport.

For å håndtere restrisikoen har Vy en veletablert og utprøvd beredskap. I beredskapsarbeidet har vi jobbet spesielt med cyberhendelser og å kunne opprettholde mest mulig av driften ved en hendelse. I persontogdelen har det vært gjennomført endringer med innføring av stabsmetodikk og proaktiv kriseledelse. Beredskapsevalueringer viser at personalet er trent til å håndtere hendelser på en god måte.

Innen trafikksikkerhetsområdet settes det mål og KPIer for skader, tilløp/tilstander og bruk av trafikksikkerhetssystemer. Trafikksikkerhetsrapporter med resultater, status og tiltak utarbeides månedlig til ledelsen og det jobbes systematisk på alle nivåer i Vy for å sikre kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring.

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

Vi arbeider for eksempel kontinuerlig med bedring av punktlighet og regularitet, og ser på potensielle forbedringer og endringer av tilbudet sammen med våre oppdragsgivere. Trafikksikkerhetsmålinger og vurderinger gjøres på daglig basis både i Vy og BaneNOR. Disse legges til grunn for tiltak slik som midlertid stans av tilbudet på grunn av for eksempel forventninger om ekstremvær eller feil på signalanlegg.

Våre kunde- og servicesenter ivaretar erstatning, refusjoner, kompensasjoner, garantier, og informasjon om reiserettigheter som følge av negative avvik.

Arbeidet med risikovurderinger og tiltak er integrert i vår ordinære drift, og finansieres og bokføres som en del av denne. I den forbindelse utarbeides det budsjetter og 5-års planer som sørger for at det er ressurser tilgjengelig slik at dette arbeidet gjennomføres og utvikles.

Håndtering av henvendelser

Uttrykk for bekymringer eller behov kan rapporteres gjennom kommunikasjon med kunde- og servicesentre for tog, buss og gods. Andre eksterne fora for formidling av negative effekter er blant annet Statens jernbanetilsyn, Forbrukertilsynet, og rettsapparatet. Kunder kan søke informasjon, kreve refusjon og varsle gjennom vår kundeservice funksjon: https://www.vy.no/kundeservice/hjelp-og-kontakt.

Slike negative effekter kan rapporteres og håndteres gjennom interne samarbeidsorganer som etablerte arbeidsmiljøutvalg og tariffforhandlinger, og eksterne kundesentre. Eksterne fora for formidling av negative effekter er blant annet Statens jernbanetilsyn, Forbrukertilsynet, og rettsapparatet. Kunder kan søke informasjon, kreve refusjon og varsle gjennom vår kundeservice funksjon: https://www.vy.no/kundeservice/hjelp-og-kontakt. Negative effekter vil også kunne rapporteres til Transportklagenemda og Diskrimineringsnemda.

Utover vår egen app og webdriver Entur AS jernbanens kundesenter for salg av billetter på vegne av togoperatørene. Våre oppdragsgivere innen bussanbud har i tillegg egne kundesentre som håndterer henvendelser fra sluttbrukere, og disse videreformidles til oss der avviket skyldes Vy.

Alle henvendelser og svar til våre kundesentre registreres og lagres i egne kundedatabaser og slettes løpende.

Vy har egen tilfredshetsmåling på behandling av klager samt hvor fornøyd kundene er med digitale kanaler, og kundene er i stor grad fornøyd. Hindring av represalier mot klagere ansees ikke som vesentlig og relevant i denne sammenheng.

Vy har en definert sikkerhetsorganisasjon med ansvar for trafikksikkerhet. Uønskede hendelser (tilstander, tilløp og skader) blir registrert, fulgt opp og rapportert. I Vy er det en sterk sikkerhetskultur som bidrar til høy grad av innmelding av uønskede hendelser. Våre medarbeiderundersøkelser og pulsmålinger bekrefter den sterke sikkerhetskulturen.

Tiltak for å forbedre trafikksikkerheten gjennomføres både internt i Vy, men også i samarbeid med sektorleverandører, slik som infrastrukturleverandøren Bane NOR, for å utarbeide og gjennomføre felles tiltak for å redusere risikoen ytterligere. Systematikken for arbeid med trafikksikkerhet og reduksjon av ulykker vurderes å være tilfredsstillende ut fra risikobildet og den iboende risikoen forbundet med all transport.

Innen trafikksikkerhetsområdet settes det mål og KPIer for skader, tilløp/tilstander og bruk av trafikksikkerhetssystemer. Trafikksikkerhetsrapporter med resultater, status og tiltak utarbeides månedlig til ledelsen og det jobbes systematisk på alle nivåer i Vy for å sikre kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring.
Jernbaneloven er styrende for trafikksikkerhetsarbeidet for tog, og det kreves lisens og sikkerhetssertifikat for å være togoperatør i Norge (Statens jernbanetilsyn) og Sverige (Transportstyrelsen). For sikring av trafikksikkerhet i bussvirksomheten har vi sertifisert oss etter ISO 39001 (trafikksikkerhet).

Tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Når vi mottar henvendelser gjennom våre kundekanaler så sorterer og prioriteres disse, og vi oversender dette til ansvarlig i den operative driften som grunnlag for forbedring. Krav om refusjon håndteres i henhold til kundegaranti og refusjonsregler. Vi etablerer og måler effektivitet i form av KPIer knyttet til identifiserte vesentlige tema og risiko.

Fare for skade på mennesker håndteres gjennom risikoanalyser og trafikksikkerhetsstyring. Tiltak er blant annet opplæring av medarbeidere for sikker kjøring, vedlikehold, innstilling av transport ved ekstremvær og organisert dialog med infrastrukturforvalter. Avvik i leveransen ved for eksempel forsinkelser og innstillinger ivaretas blant annet ved tilbud om alternativ transport og refusjoner i henhold til reisegaranti.

I forbindelse med planlagte stenginger av banestrekninger på sommeren på grunn av vedlikehold, settes det på alternativ transport i form av buss for tog. Et viktig tiltak i forbindelse med redusert togkapasitet etter en streng vinter er å øke vedlikeholdskapasitet og vedlikeholdsaktivitet.

De viktigste tiltakene for å øke kundenes tilfredshet er arbeid med forbedret punktlighet, økt kapasitet, et bedret kundetilbud, et bedret kundemøte og god kundeinformasjon gjennom våre salgskanaler.

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

Vi samarbeider med Bane NOR om å ta frem en ny type stasjonsbasert rullestolrampe for tog med lavt gulv. Vi har gitt innspill til Norske Tog i anskaffelse av nye lokaltog (type 77) og nye fjerntog (type N10), og vi har jobbet med tilpasning av vy.no og Vy-appen i forbindelse med nytt EU-direktiv.

Vy buss kjøper alle rute- og ekspressbusser i tråd med regelverket for universell utforming. Vi samarbeider med flere interesseforeninger som representerer ulike brukergrupper.

Identifisering av tiltak

Hovedprosessene for å identifisere de vesentlige temaene relatert til våre kunder er risikoanalyser, kundekommunikasjon gjennom våre kanaler og vesentlighetsanalyser. Basert på analyseresultatene planlegges og iverksettes det tilpassede tiltak.

Planlagte tiltak

Vi etablerer langsiktige mål og tiltak gjennom strategiprosesser, planprosesser med tidshorisont på fem år og årlige målprosesser som omfatter alle forretningsområder, konsernstaber, og geografiske områder der vi har aktivitet. Målene vedtas i konsernledelse og styre. En del av identifiserte tiltak krever samarbeid og påvirkning av andre selskap i jernbane- og samferdsels sektoren, samt kommunikasjon med myndigheter med forslag til endrede rammebetingelser.

Vi måler og følger kontinuerlig opp at strategi og tiltak for å nå mål gjennomføres. Ved avvik i måloppnåelse vil det bli iverksatt tiltak for å bedre måloppnåelsen. En del av disse tiltakene vil være avhengig av at andre sektorselskaper også lykkes i tilsvarende arbeid, for eksempel punktlighet, oppetid på spor og signalanlegg.

Hovedelementene for å redusere risiko knyttet til kundetilfredshet og utvikling i antall reiser er arbeidet med god og riktig kundekommunikasjon samt vårt arbeid med å sørge for å levere den kapasitet og ruteplan som vi har lovet. Når vi lykkes med dette ser vi at kundetilfredsheten og reiseantallet øker.

Vi gjennomfører ukentlig markeds- og kommunikasjonsmøte med deltagere fra stab og forretningsområder hvor all vesentlig informasjon fra kundemøtet og digitale kanaler blir håndtert ut fra et kommunikasjons- og markedsføringsperspektiv. Punktlighet, regularitet og trafikksikkerhetsperspektivet gjennomgås i driftsmøter i forretningsområdene, og tiltak iverksettes der det er nødvendig.

Brudd på menneskerettighetene

Vygruppen har ikke hatt mangelfullt samsvar med krav som har resultert i bøter eller annen form for straff, eller krav som har resultert i advarsler fra offentlige myndigheter. Det er ikke rapportert brudd på menneskerettigheter når det gjelder kunder og sluttbrukere

Ressurser

Kundeperspektivet er svært vesentlig for Vy, og for å ivareta dette perspektivet har vi etablert konsernfelles markedsavdeling, kommunikasjonsavdeling og avdeling for digitale kanaler. I den operative virksomheten har vi egne kommersielle avdelinger. Vårt kjørende personale er spissen i den daglige kommunikasjon med kundene (kundemøtet).

Mål for å redusere negativ påvirkning

Vi har satt mål og måler kontinuerlig skadefrekvens og avvik i tilbudet til kunden (punktlighet og regularitet).

Vi har HMS-målinger og gjennomfører risikoanalyser og vurderer om sikkerheten er ivaretatt. Vi måler og evaluerer hvor fornøyd kunden er med avviksinformasjon. Vi iverksetter tiltak sammen med Bane NOR for å forbedre og sørge for informasjon i rett tid. Det er etablert et eget forum med Bane NOR og Entur om informasjon ved avvik.

Mål for positiv påvirkning

Her har vi satt mål for

- Hvor fornøyd kunden er med informasjon i web og app ved brudd og endringer.
- Punktlighet og målinger av kundetilfredshet: Fornøyd med siste reise samt rutetilbud.
- Tilgjengelighet digitale kanaler (99,7).

Generelt om mål

Strategiske mål og tilhørende KPIer er satt i forbindelse med årlige strategiprosesser og målprosesser, vedtas av konsernledelse og styre, og måles basert på dokumenterte og konsistente målemetoder med intern datafangst. Målingen valideres internt gjennom våre internkontrollprosesser. Enkelte målinger, slik som punktlighet og kundetilfredshet, er satt av og måles av interessent og oppdragsgiver (hhv. Bane NOR og Jernbanedirektoratet) som del av inngått kontrakt mellom partene.

Måling foretas og presenteres hver måned til ledelse og styre, fra operativ avdeling og i alle ledd oppover, inklusiv konsernstyret.

Avvik blir identifisert og tiltak etableres i ledermøter i vår operative virksomhet samt i konsernledelsens gjennomgang med de operative virksomhetene gjennom Business Reviews.

Utvalgte styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Volumvekst persontog Norge	2,5%	5,0%	4,3%
Kundetilfredshet Persontog Norge (Kilde Jernbanedir)	76	80	78
Kundetilfredshet Kommersiell buss	82	82	85

Utvalgte styringsindikatorer	Status 2024	Mål 2024	Mål 2025
Total punktlighet Persontog	86,8%	90,8%	90,0%
Operatøravhengig punktlighet persontog	98,1%	98,6%	98,6%
Operatøravhengig regularitet i persontog	99,3%	99,7%	99,7%

G1 Forretningsskikk

Hvorfor temaet er viktig for oss

Vys omdømme og tillit er avhengig av medarbeidernes profesjonalitet, dyktighet og etiske nivå. Dette gjelder både konsernets forretningsdrift og handlemåten til hver enkelt ansatt. Det forventes derfor at alle opptrer med aktsomhet, redelighet og objektivitet, og avstår fra handlinger som kan svekke tilliten til konsernet.
Vy har utarbeidet et etisk regelverk. Regelverket er ment som et sett av normer og prinsipper til veiledning for Vys medarbeidere og deres handlinger.

Vi har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse for å identifisere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Denne prosessen er beskrevet nærmere på side 113 i rapporten.

Vesentlige temaer som ble identifisert innenfor temaet forretningsskikk er:

Vesentlige tema og undertema

Forretningskultur
Positiv påvirkning (VK, EO)
- Forvalte offentlighetens midler effektivt

Beskyttelse av varslere
Positiv påvirkning (EO)
- Opplyse og opplære om rapportering av kritikkverdige forhold

VK = Verdikjede, EO = Egen operasjon

Vy er til dels finansiert gjennom direkte betaling fra kunder, og offentlige midler gjennom avtaler med organer som fylkeskommuner og Jernbandirektoratet. Gjennom avtalen med disse er det tydelige krav til og oppfølging av leveranser. I avtalene med Jernbanedirektoratet er det også etablert en ex-post-mekanisme som krever overskuddsdeling av økonomiske resultater over et visst nivå.

Vy er avhengig av tilbakemeldinger fra kunder og egne ansatte for å kunne forbedre seg og å unngå kritikkverdige forhold. Vi bruker vår varslingskanal og vår dialog med kunder aktivt for å avdekke kritikkverdige forhold, og som grunnlag for forbedring av arbeidsforhold og vår leveranse til kundene.

Administrasjons-, ledelses- og kontrollorganenes rolle i forbindelse med god forretningsskikk,

Arbeidet med god forretningsskikk er forankret og besluttet av ledelse og styre, i form av overordnede konsernretningslinjer herunder Eierstyring og selskapsledelse, Etiske retningslinjer og Krav til leverandører. Konsernretningslinjene gjelder alle deler av virksomheten og i de landene vi opererer i. Vi har utarbeidet og gjennomfører opplæring og internkontrollprosesser for å redusere risiko for negative avvik. Ledelse og styre blir minimum årlig orientert om status på dette området. For en nærmere utdyping om dette tema se side 39 og 40 i rapporten.

Strategier for god forretningsskikk og bedriftskultur

Varslingsinstituttet

Gjennom arbeidsmiljøloven (AML) er det etablert et vern for alle ansatte og innleide som ønsker å ta opp kritikkverdige forhold i virksomheten. Vys rutiner er utarbeidet i tråd med disse reglene. Ansatte og innleide har rett til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten. Med kritikkverdige forhold menes forhold som er i strid med rettsregler, skriftlige etiske retningslinjer i virksomheten eller etiske normer som det er bred tilslutning til i samfunnet.

Vy har etablert et varslingsinstitutt i form av en intern og ekstern varslingskanal for våre medarbeidere. Informasjon og regelverk er inntatt i Vys personalhåndbok og publisert på Vys intranettsider. Ansatte og ansattes organisasjoner er godt kjent med varslingsinstituttet gjennom blant annet gjennomgangen i arbeidsmiljøutvalg.

Synergi og EK Delta er henholdsvis Vy tog, CargoNet og Vy buss sine systemer for registrering og saksbehandling av uønskede hendelser (tilløp og skader) og avvik, med de tilhørende tiltak og aktiviteter av betydning for sikkerhetsstyring (risikovurderinger, granskinger/ undersøkelser, beredskapsanalyser/-evalueringer, årsaksanalyser m.m.)

Innmeldte saker følges opp og etter at tiltak er gjennomført og eventuelt evaluert, kontrolleres og lukkes sakene.

Klager fra kunder mottas gjennom vårt kundesenter, og følges opp systematisk. Jfr. side 110 i redegjørelsen om vår dialog med tog- og busskunder.

Vy vurderer minimum årlig risiko for korrupsjon og misligheter. Korrupsjon i forbindelse med anskaffelser kan resultere i dårlig kvalitet og manglende kvantitet.Potensielt kan det også støtte opp om brudd på arbeidsmiljølover, menneskerettigheter og miljø. Ofte vil også kostnader ved anskaffelser øke. Korrupsjon i forbindelse ved salg av tjenester kan også resultere i lavere inntekter for virksomheten.

Vy gjennomfører kontinuerlig dataanalyser med data fra interne systemer og tilgjengelig offisielle registre for å avdekke mulige avvik. Disse blir løpende fulgt opp.

Etterforskning ledes av konsernfunksjonene juridisk og controlling. Varsling om kritikkverdige forhold hvor konsernsjef eller andre i konsernledelsen er involvert, skal skje skriftlig til styreleder i Vy, eller gjennom ekstern varslingskanal. Behandling av varselet håndteres gjennom konsernets juridiske avdeling og/eller den eksterne varslingskanalen etter vedtatte rutiner.

Status for antikorrupsjonsarbeidet inklusive hendelser og internkontrollstatus blir årlig gjennomgått i revisjonsutvalg og styret.

Formell måling av antall varsler gjennomføres to ganger årlig i forbindelse med styrets gjennomgang samt ved utarbeidelse av års- og bærekraftsrapport. Verifisering sikres gjennom egne internkontrollprosesser. For nærmere beskrivelse av status på varsler, se side 92.

Tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser

Det er ikke registrert korrupsjonssaker og tilhørende rettstvister i Vy i 2024.

Det er ingen domfellelser eller bøter vedrørende korrupsjon og bestikkelser i 2024.

Statement of use	Vy group (Vygruppen) has reported in accordance with the GRI Standards for the period 1.1.2024 -31.12.2024
GRI 1 used	GRI 1: Foundation 2021
Applicable GRI Sector Standards	None

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE		LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARD REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
General disclosures						
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Organizational details	Page 39	*A gray cell indicates that reasons for omission are not permitted for the disclosure or that a GRI Sector Standard reference number is not available.*			
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	Page 39				
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	Page 39				
	2-4 Restatements of information	Page 39				
	2-5 External assurance	Page xxx				
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	Page 42-43				
	2-7 Employees	Page 89				
	2-8 Workers who are not employees	Page 89		Information unavailable/incomplete		
	2-9 Governance structure and composition	Page 39-40				
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	Page 39				
	2-11 Chair of the highest governance body	Page 39				
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Page 39				
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	Page 40				
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	Page 39-40				
	2-15 Conflicts of interest	Page 39				
	2-16 Communication of critical concerns	Page 87 and 110-111				

	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	Page 39-40				
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	Page 39				
	2-19 Remuneration policies	Page 40				
	2-20 Process to determine remuneration	Page 85, 86, 89, 92				
	2-21 Annual total compensation ratio	Page 91				
	2-22 Statement on sustainable development strategy	Page 42				
	2-23 Policy commitments	Page 40-41				
	2-24 Embedding policy commitments	Page 40				
	2-25 Processes to remediate negative impacts	Page 40-41				
	2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Page 87, 110-111				
	2-27 Compliance with laws and regulations	Page 42				
	2-28 Membership associations	Page 44				
	2-29 Approach to stakeholder engagement	Page 44-46				
	2-30 Collective bargaining agreements	Page 89				
Material topics						
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	Page 44-48	*A gray cell indicates that reasons for omission are not permitted for the disclosure or that a GRI Sector Standard reference number is not available.*			
	3-2 List of material topics	Page 48				
Economic performance						
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	Page 42				
	201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	Page 51-53				
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Page 147				
	201-4 Financial assistance received from government	Page 42				
Energy						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 55-56				

GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Page 60-61				
	302-2 Energy consumption outside of the organization	Page 60				
	302-3 Energy intensity	Page 61				
Emissions						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 55-56				
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Page 62, 64				
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Page 62, 64				
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Page 62, 64				
	305-4 GHG emissions intensity	Page 63				
	305-5 Reduction of GHG emissions	Page 63				
Pollution						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 82				
GRI 305: Emissions 2016	305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	Page 83	Requirement III-V and VII	Information unavailable/incomplete		
Occupational health and safety						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 85				
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	Page 85, 91				
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Page 87-88	403-2b	Information unavailable/incomplete		
	403-3 Occupational health services	Page 91				
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Page 85, 91				
	403-5 Worker training on occupational health and safety	Page 88-89				
	403-6 Promotion of worker health	Page 87- 88, 91				
	403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	Page 91				

Training and education						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 85, 88				
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	Page 90				
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	Page 91				
	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	Page 90				
Diversity and equal opportunity						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 85, 92				
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	Page 90				
	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Page 91				
Non-discrimination						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 85				
GRI 406: Non-discrimination 2016	406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	Page 92				
Supplier social assessment						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 96-98				
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	Page 99				
	414-2 Negative social impacts in the supply chain and actions taken	Page 101-106				
Customer health and safety						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Page 109-110				
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	Page 110-112				

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

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

Til Styret i Vygruppen AS

UAVHENGIG REVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE OM VYGRUPPENS BÆREKRAFTSRAPPORTERING FOR 2024

Vi har utført et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet for at bærekraftsrapporteringen er utarbeidet slik den defineres i GRI Index 2024 («Utvalgt informasjon») i Vygruppen ASs (Selskapet) årsrapport for rapporteringsperioden som ble avsluttet 31. desember 2024.

Konklusjon med moderat sikkerhet
Basert på de utførte handlinger beskrevet i denne uttalelsen og beviser vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at den Utvalgte Informasjonen for året som ble avsluttet 31. desember 2024, slik beskrevet nedenfor, ikke i det alt vesentligste er utarbeidet i samsvar med Gjeldende kriterier.

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

Informasjonen som er omfattet av vårt attestasjonsoppdrag er presentert i årsrapporten for året som ble avsluttet 31. desember 2024 er som følger:

Utvalgt informasjon	Gjeldende kriterier
GRI Indeks 2024.	Rapportering i henhold til («in accordance with») GRI Standards, publisert av Global Reporting Initiative (globalreporting.org)

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

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

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

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

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

Vår uavhengighet og kvalitetsstyring
Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no to learn more.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene.

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

Sentrale handlinger
Vi er pålagt å planlegge og utføre vårt arbeid for å adressere de områdene der vi har identifisert at vesentlig feilinformasjon kan oppstå i den Utvalgte informasjonen. De handlingene vi har utført er basert på vår profesjonelle skjønn og inkluderer blant annet en vurdering av hensiktsmessigheten av Gjeldende kriterier. Ved gjennomføringen av attestasjonsoppdraget har vi utført følgende handlinger knyttet til den Utvalgte informasjonen mot Gjeldende Kriterier:
- Gjennom forespørsler til relevante personer har vi opparbeidet en forståelse av Selskapet, dets kontrollmiljø, utvalgte prosesser og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av den Utvalgte Informasjonen. Forståelsen skal være tilstrekkelig til å identifisere områder i den Utvalgte informasjonen hvor det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme, og danne grunnlag for utformingen og gjennomføringen av handlinger for å håndtere de identifiserte områdene og for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet til å støtte en konklusjon med moderat sikkerhet.
- Gjennom forespørsler til relevante personer har vi opparbeidet en forståelse for selskapets interne prosesser som er relevante for den Utvalgte informasjonen, dataene som benyttes i utarbeidelsen av den Utvalgte Informasjonen, metodikken for innsamling og sammenstilling av dataene og prosessen for å utarbeide og rapportere den Utvalgte Informasjonen.
- Utført handlinger på stikkprøvebasis for å vurdere om den Utvalgte Informasjonen er sammenstilt og rapportert i samsvar med Gjeldende kriterier, inkludert kontroll av data mot kildedokumentasjon.

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

Oslo, 13. februar 2025
Deloitte

Eivind Skaug
Statsautorisert revisor – Bærekraftsrevisor
(elektronisk signert)

Årsregnskap

Vy-konsernet

Årsregnskap – Vy-konsernet

	Resultatoppstilling	Side	122
	Balanse	Side	123
	Kontantstrømoppstilling	Side	124
	Egenkapitalutviklingen	Side	125
	Segmentinformasjon	Side	126
	Noter	Side	127
1	Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet	Side	128
2	Aksjer i datterselskap	Side	133
3	Konsern- og virksomhetsstruktur	Side	134
4	Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side	135
5	Inntekter	Side	136
6	Leieavtaler	Side	137
7	Varige driftsmidler	Side	138
8	Periodisk vedlikehold	Side	141
9	Immaterielle eiendeler	Side	141
10	Investeringer i tilknyttede selskaper	Side	142
11	Investering i felleskontrollert virksomhet	Side	143
12	Beholdning komponenter	Side	144
13	Garantier	Side	144
14	Kundefordringer og andre fordringer	Side	144
15	Finansiell risikostyring	Side	145
16	Derivater	Side	146
17	Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet	Side	146
18	Finansielle instrumenter etter kategori	Side	147
19	Kontanter og bankinnskudd	Side	148
20	Aksjekapital	Side	148
21	Rentebærende gjeld	Side	149
22	Skatter	Side	150
23	Personalkostnader	Side	152
24	Pensjoner og lignende ytelser	Side	152
25	Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	154
26	Andre avsetninger for forpliktelser	Side	154
27	Tap på kontrakter	Side	155
28	Andre kostnader	Side	155
29	Finansielle poster	Side	155
30	Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	156
31	Nærstående parter	Side	157
32	Betingede utfall	Side	162
33	Virksomhetssammenslutninger	Side	162
34	Hendelser etter balansedagen	Side	162

Resultatoppstilling

	Noter	2024	2023
Driftsinntekter	**5**	**19 359**	**19 063**
Lønn og andre personalkostnader	23	8 249	7 851
Avskrivninger og nedskrivninger	7,9	2 334	2 378
Andre kostnader	28	8 359	8 497
Sum driftskostnader		**18 942**	**18 726**
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	11	72	34
Andel resultat i tilknyttede selskaper	10	4	7
Driftsresultat		**493**	**378**
Finansielle poster			
Finansinntekter	29	182	193
Finanskostnader	29	-822	-496
Netto finanskostnad pensjoner	24,29	-22	-10
Urealiserte verdiendringer	29	38	14
Sum finansielle poster		**-624**	**-299**
Resultat før skattekostnad		**-131**	**79**
Skattekostnad	22	19	-26
Periodens resultat		**-112**	**53**
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		-112	53
SUM		-112	53
Utvidet resultat			
Periodens resultat		-112	53
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	24	506	-583
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	22	-111	128
Poster som kan reverseres over resultatet			
Omregningsdifferanser valuta		24	67
Periodens totalresultat		**307**	**-334**
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		307	-334
Periodens totalresultat		307	-334

Balanse

	Noter	31.12.2024	31.12.2023
Eiendeler			
Immaterielle eiendeler	9	1 081	1 084
Utsatt skattefordel	22	365	367
Varige driftsmidler	7	15 282	14 742
Investeringer i tilknyttede skaper	10	20	20
Finansielle anleggsmidler	18	123	127
Pensjonsmidler	24	333	94
Sum anleggsmidler		**17 204**	**16 434**
Investering i felleskontrollert virksomhet	11	245	210
Beholdning komponenter	12	395	469
Kundefordringer og andre fordringer	14	2 445	2 379
Finansielle eiendeler	17	1 811	2 057
Derivater	16	3	1
Kontanter og bankinnskudd	19	964	584
Sum omløpsmidler		**5 863**	**5 700**
Sum eiendeler		**23 067**	**22 134**

Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	20	3 387	3 387
Annen egenkapital		189	-91
Sum egenkapital		**3 576**	**3 296**
Rentebærende gjeld	21,30	12 317	11 750
Utsatt skatt	22	156	152
Pensjonsforpliktelser	24	487	820
Andre avsetninger for forpliktelser	26	162	127
Sum langsiktig gjeld		**13 122**	**12 849**
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	25,26	3 943	3 884
Betalbar skatt	22	131	45
Rentebærende gjeld	21,30	2 295	2 055
Derivater	16	-	5
Sum kortsiktig gjeld		**6 369**	**5 989**
Sum egenkapital og gjeld		**23 067**	**22 134**

Oslo, 13. februar 2025

Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke

Espen Almlid

Dina Elverum Aune

Morten Henriksen

Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen

Line Steinseth

Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2024	2023
Årsresultat før skatt		**-131**	**79**
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	7,9,29	2 342	2 378
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-85	-66
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	24	-65	-294
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	26	-90	-8
Netto urealiserte verdiendringer	29	-20	-8
Renteposter, periodisering		-47	-22
Resultatandel felleskontrollert virksomhet og TS	10, 11	-76	-41
Endring arbeidskapital		164	162
Betalte skatter		-4	-4
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		**1 988**	**2 176**
Kjøp av datterselskap fratrukket likvid beholdning	33	-3	-
Salg av datterselskap fratrukket likvid beholdning		20	-
Endring i finansielle eiendeler		339	-205
Kjøp av varige driftsmidler	7, 8	-458	-342
Salg av varige driftsmidler		116	90
Mottatt utbytte		41	6
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		**55**	**-451**
Opptak av kort- og langsiktig lån		3	1
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån		-1	-4
Betaling av avdrag leieforpliktelser		-1 639	-1 952
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer	20	-27	-67
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		**-1 664**	**-2 022**
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		**379**	**-297**
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	19	584	905
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		1	-24
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	**19**	**964**	**584**

Egenkapitalutviklingen

2024	Aksjekapital	Annen egenkapital Omregn.differanse	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	3 387	70	-161	**3 296**
Årets resultat	-	-	-112	**-112**
Fra utvidet resultat	-	24	395	**419**
Utbytte	-	-	-27	**-27**
Egenkapital 31. desember 2024	**3 387**	**94**	**95**	**3 576**

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

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

Segmentinformasjon

Virksomhetssegmenter

Per 31. desember 2024 har konsernet virksomhet innen følgende hovedsegmenter:

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

I tråd med endringer i operasjonell struktur er segmentet Kundeopplevelse og Innovasjon slått sammen med Annet-segmentet fra og med 1. januar 2024. Sammenligningstallene for 2023 er omarbeidet tilsvarende.

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

2024	Persontog	Buss	Gods	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	4 593	8 428	1 254	822	15 098
Offentlig kjøp	3 556	-	-	-	3 556
Andre inntekter	457	177	52	19	705
Driftsinntekter	**8 606**	**8 605**	**1 306**	**841**	**19 359**
Driftskostnader	7 195	7 293	1 249	870	16 608
Av- og nedskrivinger	957	1 092	198	87	2 334
Sum driftskostnader	**8 152**	**8 385**	**1 447**	**957**	**18 942**
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	4		72	76
Driftsresultat	**454**	**224**	**-141**	**-44**	**493**
Segment eiendeler	9 808	8 872	1 266	2 733	22 679
Investeringer	867	1 947	47	67	2 928

2023	Persontog	Buss	Gods	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	4 079	8 298	1 228	767	14 372
Offentlig kjøp	3 972				3 972
Andre inntekter	378	168	40	133	719
Driftsinntekter	**8 429**	**8 466**	**1 268**	**900**	**19 063**
Driftskostnader	7 038	7 155	1 162	993	16 348
Av- og nedskrivinger	1 116	1 015	185	62	2 378
Sum driftskostnader	**8 154**	**8 170**	**1 347**	**1 055**	**18 726**
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	7		34	41
Driftsresultat	**275**	**303**	**-79**	**-121**	**378**
Segment eiendeler	9 960	7 816	1 435	2 438	21 649
Investeringer	6 903	1 276	307	52	8 538

Se note 5 for nærmere informasjon.

Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

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

Selskapsregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 13. februar 2025.

Note 1
Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene

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

- Persontransportvirksomhet med tog
- Persontransportvirksomhet med buss
- Godstransport med tog

Konsernet har i tillegg øvrig virksomhet som blant annet består av egen forsikringsfunksjon som er organisert i et eget captive, Finse Forsikring AS, samt investering i selskap innen reiseliv

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

Vy-konsernet har hovedkontor i Oslo.

Årsregnskapet for 2024 ble vedtatt av styret 13. februar 2025.

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

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

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

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

Regnskapsprinsipper som er lagt til grunn for 2024 er konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2023.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

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

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

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for konsernregnskapet:

Leieavtale IFRS 16
Ved fastsettelse av leieperiode for den enkelte kontrakt må konsernet løpende vurdere om det foreligger forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det skal tas hensyn til ved fastsettelse av leieperioden. Disse vurderingene involverer stor grad av skjønn da forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert at konsernet skal benytte vil medtas. Konsernet har fastsatt retningslinjer for vurderingene slik at alle relevante forhold blir ivaretatt på en konsistent måte. Leieavtaler for tog- og bussmateriell samt lokaler som benyttes i aktuelle avtaler for utførelse av person- eller varetransport vurderes i sammenheng med disse.

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

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

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

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

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

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

Avsetning av kostnader for periodisk vedlikehold
Etter oppstart av ny leieavtale i desember 2022 gjøres det ikke en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av avtalen så lenge vedlikeholdsplan følges. Det vil fremover avsettes for noe periodisk vedlikehold knyttet til større komponenter (herunder boggier), dette for å sørge for at kostnaden knyttet til større komponenter tas når slitasjen skjer og ikke når komponenten byttes ut. Det vises til note for periodisk vedlikehold for nærmere beskrivelse.

Konsolideringsprinsipper
Konsernregnskapet viser det samlede økonomiske resultatet og den samlede økonomiske stillingen for morselskapet Vygruppen AS og datterselskaper.

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

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

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

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper
Felleskontrollert virksomhet er selskaper eller enheter hvor Vy har felles kontroll med en eller flere andre investorer. Tilknyttede eierandeler er selskaper hvor Vy har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, Med betydelig innflytelse menes normalt at konsernet eier mellom 20 % og 50 % av stemmeberettiget kapital.

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

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

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

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

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

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

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

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

Inntektsføring
Konsernets inntekter kommer i hovedsak fra salg av person- og godstransportjenester.
Salg av tjenester inklusiv kjøp fra offentlig kjøper av persontrafikktjenester resultatføres i den perioden som leveransene foretas som samsvarer med tidspunkt for overførsel av tjeneste til kunden. Dette vil i praksis bety ved gjennomføring av reisen, i tråd med IFRS 15. I forbindelse med offentlig kjøp så har konsernet avtale om overskuddsdeling av resultatet med Jernbanedirektoraret. Overskuddsdelingen resultatføres som reduksjon av driftsinntekter.

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

Leieavtaler

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

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

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

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

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

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

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

Varige driftsmidler

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

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

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

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

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

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

Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til kost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi i åpningsbalansen i konsernet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til kost redusert for eventuell av – og nedskrivning.

Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader, balanseføres ikke, men kostnadsføres løpende.
Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og periode vurderes minst årlig, og ved endring behandles dette som estimatendring. Immaterielle eiendeler med ubestemt levetid testes for nedskrivning minst årlig, enten individuelt eller som en del av en kontantstrømgenererende enhet. Immaterielle eiendeler med ubestemt levetid avskrives ikke. Levetiden vurderes årlig med hensyn til om antakelsen om ubestemt levetid kan forsvares. Hvis ikke behandles endringen til bestemt levetid prospektivt.

Forskning og utvikling

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

Balanseførte utviklingskostnader avskrives lineært over eiendelens estimerte brukstid.

Nedskrivning

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

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

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader, og bruksverdi. Ved vurdering av verdifall, grupperes anleggsmidlene på det laveste nivået der det er mulig å skille ut uavhengige kontant¬strømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger (unntatt goodwill).

Mulige tapskontrakter

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

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

Finansielle eiendeler

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

Beholdning komponenter og varer

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

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

Fordringer

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

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

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler, bundne bankinnskudd i Finse forsikring samt bundne bankinnskudd knyttet til trafikkavtaler med Jernbanedirektoratet (Ex-post). Dette spesifiseres i note 19. Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Skatt

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

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

Pensjonsforpliktelser

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

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

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

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

Avsetninger

Konsernet regnskapsfører avsetninger for restrukturering og rettslige krav når det eksisterer en juridisk eller selvpålagt forpliktelse som følge av tidligere hendelser

og det er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen vil komme til oppgjør i form av en overføring av økonomiske ressurser samtidig som forpliktelsens størrelse kan estimeres med tilstrekkelig pålitelighet. Avsetning for restruktureringskostnader omfatter sluttvederlag til ansatte, og tilhørende terminerings- og avviklingskostnader. Det avsettes ikke for kostnader knyttet til løpende virksomhet eller fremtidige driftstap.

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

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

Annen kortsiktig gjeld

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

Utbytte

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

Vurdering av virkelig verdi

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

Nivå 1
Virkelig verdi måles ved bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2
Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.
.
Nivå 3
Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

Note 2
Aksjer i datterselskap

Tabellen viser morselskapets direkte eide investeringer per 31. desember 2024.
Konsernet består i tillegg av selskaper og eierinteresser i indirekte eie.

Datterselskap	Etablerings-/ anskaffelses tidspunkt	Kontor-adresse	Stemme-/ res.andel	Bokført investering i datter i mor-selskapet	Bokført egen-kapital	Årets resultat
Vy Buss AS	1. desember 1996	Oslo	100 %	1 333	1 325	-68
Agilia AS	1. oktober 2001	Oslo	100 %	61	-8	-2
Finse Forsikring AS	8.november 2001	Oslo	100 %	59	328	33
CargoNet AS	1. januar 2002	Oslo	100 %	453	100	-190
Vy Tåg AB	1. januar 2007	Gävle	100 %	-	37	-125
Vy Tog AS	16. juni 2016	Oslo	100 %	516	451	6
Vy Mobility AS	14. mai 2018	Oslo	100 %	87	116	3
Tømmervogner AS*	31. desember 2008	Oslo	45 %	2	8	0
SUM				**2 511**	**2 357**	**-344**

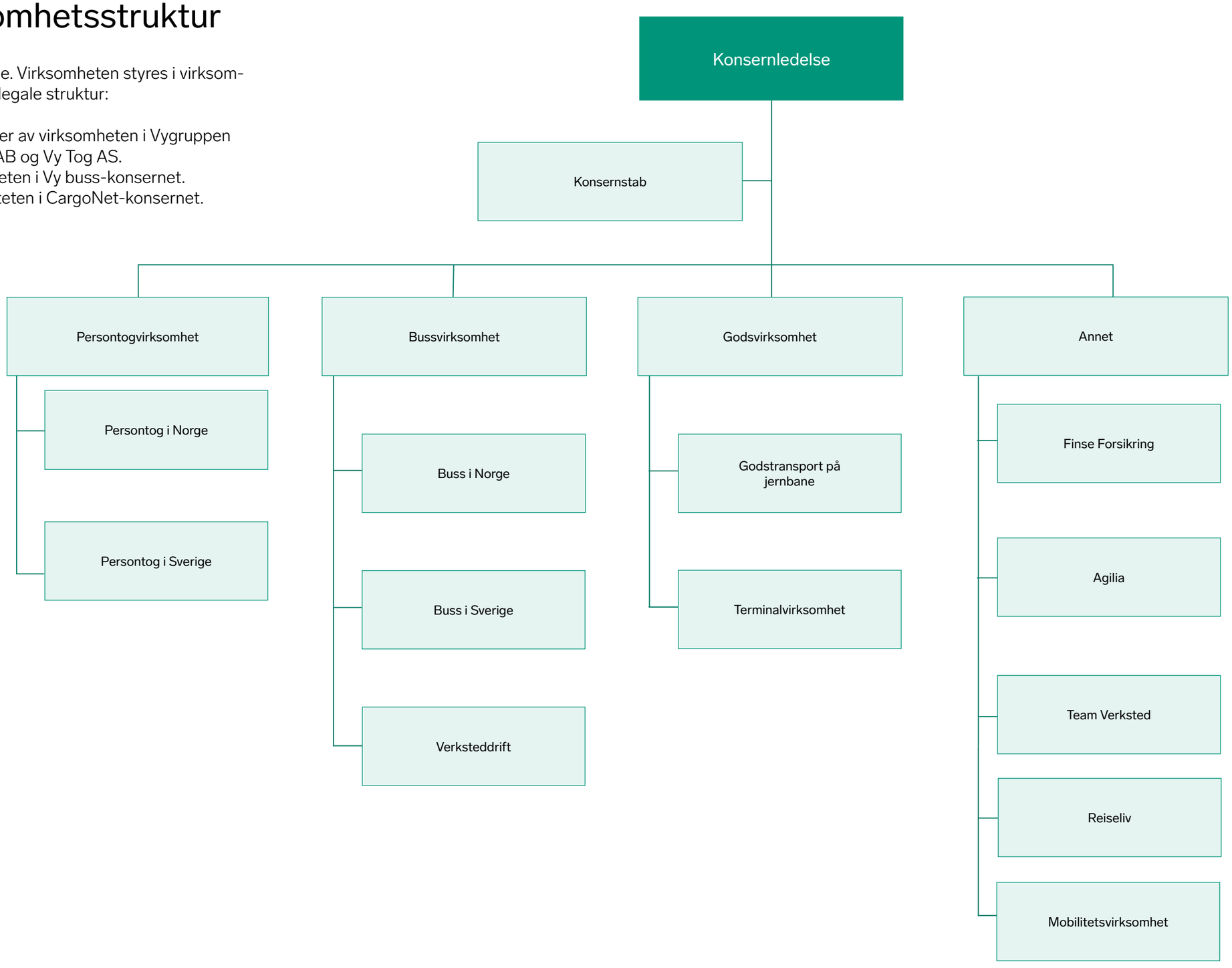
** Vygruppen AS eier 45% og CargoNet AS eier 55%.*
Vy Gjøvikbanen AS ble innfusjonert i Vygruppen AS med virkning fra 1.januar 2024. Go Mobile AS ble infusjonert i Vy Mobility AS med virkning fra samme dato.

Det er oppgitt 100 % av bokført egenkapital i selskapene pr. 31. desember 2024.

Note 3
Konsern- og virksomhetsstruktur

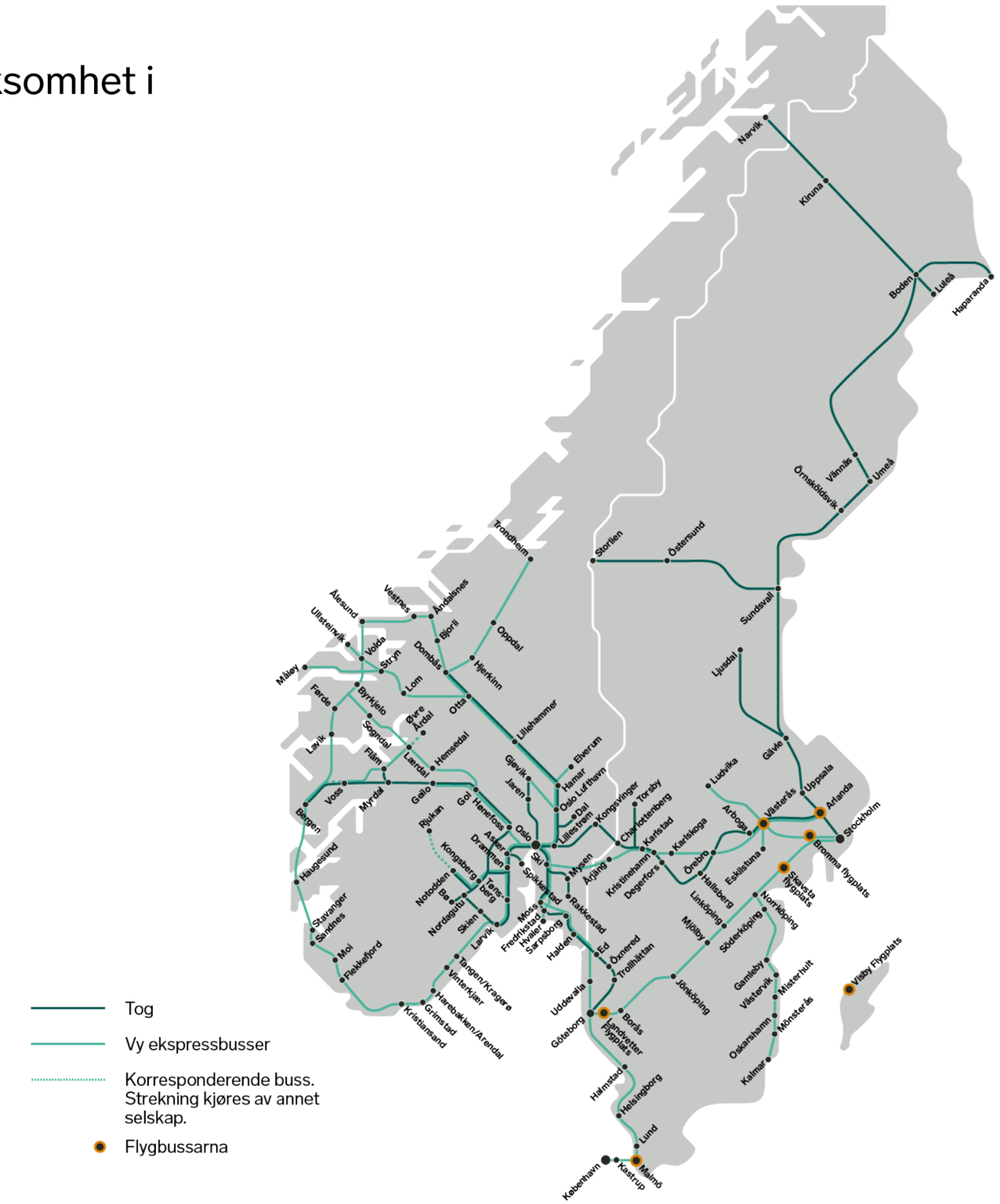
Vy driver virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten styres i virksomhetsområder som avviker noe fra den legale struktur:

- Persontogvirksomheten inngår deler av virksomheten i Vygruppen AS og hele virksomheten i Vy Tåg AB og Vy Tog AS.
- Bussvirksomheten omfatter aktiviteten i Vy buss-konsernet.
- Godsvirksomheten omfatter aktiviteten i CargoNet-konsernet.



Note 4

Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden



Note 5
Inntekter

Driftsinntekter per kategori	2024	2 023
Transportinntekter	17 883	17 498
Andre driftsinntekter	1 476	1 565
Sum	**19 359**	**19 063**

Driftsinntekter per land	2024	2 023
Norge	16 545	16 004
Sverige	2 814	3 059
Sum	**19 359**	**19 063**

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

Informasjon om viktige kunder
Konsernet har en kunde som utgjør mer enn 10 % av driftsinntektene. Statens kjøp av tjenester fra Vy-konsernet fremkommer i note 31.

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

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

Note 6
Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse:	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2024	**13 793**	**13 269**
Avdrag	-1 645	-
Avskrivninger	-	-1 958
Innregning og endringer i avtaler	2 395	2 423
Annet/ valutaeffekter	55	15
Sum utgående balanse per 31. desember 2024	**14 598**	**13 749**

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 706 MNOK for 2024

	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2023	**7 506**	**7 074**
Avdrag	-1 954	-
Avskrivninger	-	-2 000
Innregning og endringer i avtaler	8 124	8 131
Annet/ valutaeffekter	117	64
Sum utgående balanse per 31. desember 2023	**13 793**	**13 269**

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 353 MNOK for 2023

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2024	2023
Kortsiktig gjeld	2 295	2 055
Langsiktig gjeld	12 303	11 738
Sum	**14 598**	**13 793**

Det foreligger i tillegg fremtidige leieforpliktelser på ca 6981 MNOK (nominelt) som ikke er innregnet. Dette vedrører i hovedsak leie av driftsmidler som er inngått men ikke levert. Leieforpliktelsene og bruksrettighet vil bli innregnet når driftsmidlene er levert og gjort tilgjengelig for konsernet

Andre opplysninger

Leieavtaler ikke innregnet	2024	2023
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	143	138
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	27	28
Sum	**170**	**166**

Resultatregnskap		
Inntekter fra fremleie	7	8
Kontantstrøm		
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	2 351	2 307

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

Note 7
Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2024	Maskiner og utstyr	Transport-midler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	1 837	11 271	185	36	14 699	3 329	91	31 447
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 538	-10 189	-128	-	-3 344	-1 462	-44	-16 705
Sum	**299**	**1 082**	**57**	**36**	**11 355**	**1 867**	**47**	**14 742**
Regnskapsåret 2024								
Inngående balanse	299	1 082	57	36	11 355	1 867	47	14 742
Omregningsdifferanser	1	2	-	-	12	3	-	18
Oppkjøp/avgang av datterselskap	-	-	-	-	14		-	14
Tilgang	155	254	5	28	2 116	351	5	2 914
Avgang	-21	-414	-3	-	-322	-43	-16	-819
Akkumulerte avskrivninger avganger	17	373	2	-	264	38	15	709
Overføring til/fra AUU	46	-	-	-46	-	-	-	-0
Årets avskrivninger	-78	-253	-6	-	-1 598	-317	-17	-2 269
Årets nedskrivinger	-1	-	-	-	-26	-	-	-27
Sum	**417**	**1 044**	**55**	**18**	**11 815**	**1 899**	**34**	**15 282**
Balanse 31. desember 2024								
Akkumulert anskaffelseskost	2 018	11 113	187	18	16 519	3 639	80	33 574
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 600	-10 069	-132	-	-4 704	-1 741	-46	-18 292
Sum	**417**	**1 044**	**55**	**18**	**11 815**	**1 899**	**34**	**15 282**
Avskrivingstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig		1 - 10 år	1 - 20 år	1 - 10 år	

Balanse 1. januar 2023	Maskiner og utstyr	Transport-midler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	1 743	11 757	199	31	11 534	3 070	66	28 399
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 507	-10 590	-129	-	-6 334	-1 231	-31	-19 822
Sum	**236**	**1 167**	**70**	**31**	**5 200**	**1 839**	**35**	**8 577**
Regnskapsåret 2023								
Inngående balanse	236	1 167	70	31	5 200	1 839	35	8 577
Omregningsdifferanser	3	13	-	-	54	12	-2	80
Tilgang	105	195	1	25	7 880	304	28	8 538
Avgang	-28	-700	-15	-	-4 769	-57	-1	-5 570
Akkumulerte avskrivninger avganger	28	678	8	-	4 689	56	1	5 460
Overføring til/fra AUU	14	6	-	-20	-	-	-	-
Årets avskrivninger	-59	-275	-7	-	-1 657	-287	-14	-2 299
Årets nedskrivinger	-	-2	-	-	-42	-	-	-44
Sum	**299**	**1 082**	**57**	**36**	**11 355**	**1 867**	**47**	**14 742**
Balanse 31. desember 2023								
Akkumulert anskaffelseskost	1 837	11 271	185	36	14 699	3 329	91	31 447
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 538	-10 189	-128	-	-3 344	-1 462	-44	-16 705
Sum	**299**	**1 082**	**57**	**36**	**11 355**	**1 867**	**47**	**14 742**
Avskrivingstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig		1 - 10 år	1 -20 år	1 - 10 år	

Av- og nedskrivninger	2024	2 023
Årets avskrivinger varige driftsmidler	2 269	2 299
Årets nedskrivinger varige driftsmidler	27	44
Årets av- og nedskrivinger immaterielle eiendeler (note 9)	38	35
Sum av- og nedskrivninger	**2 334**	**2 378**

Varige driftsmidler og tap på kontrakter
Driftsinntekter i konsernet er i stor grad knyttet til langsiktige anbudskontrakter som innebærer vesentlige investeringer i varige driftsmidler. Ved avleggelsen av regnskapet per 31. desember 2024 er det foretatt en vurdering av verdien av konsernets varige driftsmidler, hvor det kan være indikasjoner på varig verdifall (IAS 36).

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

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

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

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

Vekstrate	2,2%-3,2%	
Diskonteringsrente	9,4%-9,5%	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	4,5%-5,3%	vurderinger etter IAS 37

Basert på hovedforutsetningene har konsernet foretatt nedskrivninger på driftsmidler i 2024 på MNOK 27 (2023: MNOK 44). Konsernet har kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til bruksverdi per 31. desember 2024 og som samlet er nedskrevet med MNOK 96 (2023: MNOK 96). Konsernet har videre kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til virkelig verdi på driftsmidler per 31. desember 2024 og som samlet er nedskrevet med MNOK 74 (2023: MNOK 75). For kontraktene hvor driftsmidler er nedskrevet til virkelig verdi er samlet bruksverdi på MNOK 477, som var ca MNOK 100 lavere enn virkelig verdi.

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

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

Diskonteringsrente **Endring i faktorer**	**Endring i nåverdi**	**Faktisk akkumulert nedskriving**	**Estimert akkumulert nedskriving***
Rente +1 %	-50	170	199
Rente -1 %	53	170	140

EBITDA

Endring i faktorer	**Endring i nåverdi**	**Faktisk akkumulert nedskriving**	**Estimert akkumulert nedskriving***
EBITDA + 1 MNOK per kontrakt	35	170	150
EBITDA - 1 MNOK per kontrakt	--35	170	190

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

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

Note 8
Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2024	2023
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-19	-29
Årets påløpte vedlikeholdskostnad	-	-2
Årets utførte periodiske vedlikehold	1	-
Endring avsetning	-52	12
Balanseført verdi 31. desember	**-70**	**-19**

Overgang til ny vedlikeholdsavtale fra 2024 gir et endret behov for avsetning av kostnad til periodisk vedlikehold. Mer vedlikehold vil være inkludert i vedlikeholders kr pr km.
Kontrakt for vedlikehold av boggier på Flirt (type 74 og 75) krever avsetninger basert på årlig slitasje (kjørte km) samt for fremtidig planlagt vedlikehold iht. vedlikeholdsprogram. Vurderingen er basert på skjønn og estimater. Det skal ikke gjøres en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av Trafikkavtalen så lenge vedlikeholdsprogram etterfølges.

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

Note 9
Immaterielle eiendeler

	Goodwill		Øvrige		Sum	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Balanse 1. januar						
Akkumulert anskaffelseskost	680	647	858	789	1 538	1 436
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-222	-212	-232	-187	-454	-399
Sum	**458**	**435**	**626**	**602**	**1 084**	**1 037**
Regnskapsåret						
Inngående balanse	458	435	626	602	1 084	1 037
Omregningsdifferanse - anskaffelseskost	8	33	13	52	21	85
Omregningsdifferanse - av- og nedskrivninger	-2	-10	-3	-10	-6	-20
Tilgang	4	-	16	17	20	17
Årets avskrivninger		-	-38	-35	-38	-35
Sum	**468**	**458**	**614**	**626**	**1 081**	**1 084**
Balanse 31. desember						
Akkumulert anskaffelseskost	692	680	887	858	1 579	1 538
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-224	-222	-273	-232	-498	-454
Sum	**468**	**458**	**614**	**626**	**1 081**	**1 084**

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

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

For år 2024 er det ikke innregnet nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid.

Note 10
Investering i tilknyttede selskaper

	2024	2023
Balanseført verdi 1. januar	20	18
Avgang av tilknyttede selskaper	-1	-
Andel av resultatet	1	2
Sum balanseført verdi 31. desember	**20**	**20**

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

Resultat, eiendeler og gjeld i tilknyttede selskaper, hvorav ingen er børsnoterte, er følgende:
Tabellen viser 100% av det tilknyttede selskaps eiendeler, gjeld, driftsinntekter og årsresultat.

2024	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	328	289	358	11	34 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	12	7	57	-	34 %
Sum		**340**	**296**	**415**	**11**	

2023	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	351	312	331	9	34 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	11	6	56	3	34%
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	5	4	16	0	49 %
Applied Autonomy AS	Kongsberg	16	10	13	0	21 %
Sum		**383**	**332**	**416**	**12**	

Sjøholt Last og Buss AS ble i 2024 innfusjonert i Team Verksted AS, og er ved utgangen av 2024 ikke et tilknyttet selskap i Vy-konsernet, men konsolideres linje for linje. I tillegg ble alle konsernets aksjer i selskapet Applied Autonomy AS solgt i 2024 slik at dette selskapet ikke er et tilknyttet selskap i konsernet ved utgangen av året.

Note 11
Investering i felleskontrollert virksomhet

	2024	2023
Balanseført verdi 1. januar	210	176
Andel av resultatet	72	34
Utbytte	-37	
Sum balanseført verdi 31. desember	**245**	**210**

Andel av resultatet inkluderer korreksjoner fra tidligere år.
Vy-konsernet har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet:

Felleskontrollert foretak:	**Anskaffet**	**Kontoradr.**	**Stemme/ res. andel**	**Bokført egenkap.**	**Årsresultat Vys andel**	**Balanse-verdi i selskapet 31. des**
Flåmsbana AS	2013	Aurland	50 %	197	58	256
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	281	10	333

Tabellen over viser 100 % av det felleskontrollerte foretakets bokførte egenkapital inklusive årets resultat, årsresultat og bokført verdi. Beløpene under viser konsernets andel av eiendeler og gjeld samt av salg og resultat av investeringen i den totale felleskontrollerte virksomheten.

Eiendeler	**2024**	**2023**
Varige driftsmidler	128	134
Omløpsmidler	167	108
Sum	**295**	**242**

Gjeld		
Langsiktig gjeld	4	5
Kortsiktig gjeld	52	33
Sum	**56**	**38**
Netto eiendeler	**239**	**204**

Resultat	**2024**	**2023**
Salgsinntekt	314	250
Kostnader	-246	-216
Årsresultat etter skatt	**68**	**34**

Beskrivelse av virksomhetens art:

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

Fjord Tours Group AS
Fjord Tours Group AS eies 50% hver av Vygruppen og Havilafjord AS, og utgjør selskapenes felles reiselivssatsing. Fjord Tours Group sitt datterselskap Fjord Tours AS jobber med å utvikle, markedsføre og selge bærekraftige, kollektivbaserte rundturer i tillegg til å selge enkeltstående togreiser og andre transportprodukter til internasjonale turoperatører og agenter. Fjord Tours Group AS har også eierandeler i andre reiselivsselskap: Book Hardanger AS (33%) og Geiranger Fjordservice (31%)

Note 12
Beholdning komponenter

	2024	2023
Komponenter	395	469
Sum beholdning komponenter	**395**	**469**

Note 13
Garantier

Vy-konsernet har til enhver tid en rekke løpende bankgarantier i forbindelse med den ordinære driften.
Per 31. desember 2024 er det utstedt bankgarantier på til sammen 1 705 MNOK (1 705 MNOK).

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

Note 14
Kundefordringer og andre fordinger

	2024	2023
Kundefordringer	1 495	1 629
Avsetning for tap	-16	-13
Kundefordringer netto	1 479	1 616
Forskuddsbetalinger	793	606
Andre fordringerw	173	157
Sum kundefordringer og andre fordringer	**2 445**	**2 379**

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2024	2023
Forfalte fordringer på balansedagen	88	530
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	48	478
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	20	42
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	20	10

Note 15
Finansiell risikostyring

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

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

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

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

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

Markedsrisiko

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

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

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

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

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

Øvrig prisrisiko
Konsernet har risiko knyttet til prisendringer knyttet til strøm og diesel til tog og bussvirksomheten. Konsernet foretar i liten grad prissikring av strøm og diesel da disse kostnadselementene blir regulert i de fleste større buss-og togkontraktene med respektive oppdragsgiver.

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

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

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

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

Tabellen viser fremtidige forfall for konsernets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2024:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 761			
Lån		15		
Leieforpliktelser	1 148	1 123	3 263	3 911
Varige driftsmidler	928	97		

Kredittrisiko
Kredittrisiko er det tap som Vy-konsernet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Konsernets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.
Persontog- og bussvirksomheten selger transporttjenestene hovedsakelig mot kontant betaling. Kreditt gis til kunder som er offentlige myndigheter og hvor det foreligger langsiktige avtaler.

Godsvirksomhetens omsetning er fordelt på flere mellomstore kunder som en følger den økonomisk utvikling hos gjennom oppdaterte kredittvurderinger. Øvrige datterselskap har morselskapet som største kunde. Konsernet er derfor i liten grad utsatt for kredittrisiko.

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

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

Vy vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2024	2023
Bankinnskudd	964	584
Plasseringer	1 811	2 057
Finansielle derivater	3	1
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 445	2 379
Sum	**5 223**	**5 021**

Kredittrisikoen på motparter (motpartsrisiko) ved bruk av finansielle derivater reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha en A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende.

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

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

Resultateffekten før skatt ved angitt kursnedgang på porteføljen i forhold til kurser på balansedagen viser at porteføljerisiko ved verdifall på 42 % gir en estimert risiko på -25 MNOK (2023: 40 % -23 MNOK). Denne vurdering og fastsettelse av prosentsatser for verdifall er foretatt i samsvar med standardmodellen for forsikringsselskap ved beregning av kapitalkrav.

Note 16
Derivater

	2024		2023	
	Eiendeler	**Forpliktelser**	**Eiendeler**	**Forpliktelser**
Rente- og valutaswapper	3		1	-
Energikontrakter			-	-5
Sum	**3**	**-**	**1**	**-5**

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

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2024	2023
Periodens endring av virkelig verdi	7	-7
Akkumulert endring av virkelig verdi	3	-4

Note 17
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Verdipapirer	2024	2023
Aksjer og andre rentepapirer/fond - Norge	1 681	1 918
Aksjer og andre verdipapirer/fond - Globalt	60	56
Tidsinnskudd/særvilkår	70	83
Sum	**1 811**	**2 057**

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

Effektiv rentesats på kortsiktig plasseringer i bank var på 4,7 % per 31. desember 2024 (2023: 4,7 %).

Endringer av virkelig verdi på verdipapirer	2024	2023
Periodens verdiendringer	21	19
Akkumulert verdiendringer	64	43

Note 18
Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Finansielle anleggsmidler	123	127	-	-	123	127
Derivater	-	-	3	1	3	1
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 653	1 773	-	-	1 653	1 773
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 811	2 057	1 811	2 057
Kontanter og bankinnskudd	964	584	-	-	964	584
Sum	**2 740**	**2 484**	**1 814**	**2 058**	**4 554**	**4 542**

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

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Lån (ekskl.leieavtaler)	15	12	-	-	15	12
Leieforpliktelser IFRS 16	14 598	13 793	-	-	14 598	13 793
Derivater	-	-	-	5	-	5
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	3 761	3 714	-	-	3 761	3 714
Sum	**18 374**	**17 519**	**-**	**5**	**18 374**	**17 524**

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2024:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 811	-	-	1 811
Derivater	-	3	-	3
Sum eiendeler	**1 811**	**3**	**-**	**1 814**
Lån og påløpte renter	-	-	-	-
Derivater benyttet til sikring	-	-	-	-
Sum forpliktelser	**-**	**-**	**-**	**-**

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

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

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

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

Note 19
Kontanter og bankinnskudd

	2024	2023
Kontanter og bankinnskudd	964	584

Herav bundne midler 18 MNOK (2023: 11 MNOK).
Se note 13 for omtale av garantier knyttet til skyldig forskuddstrekk på lønn.

Note 20
Aksjekapital

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Sum (MNOK)
Aksjer 1. januar 2024	3 387 905	3 387 905	3 387
Aksjer 31. desember 2024	3 387 905	3 387 905	3 387

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

Det ble i 2024 utbetalt utbytte på 26,5 MNOK for regnskapsåret 2023.

Note 21
Rentebærende gjeld

Langsiktig gjeld	2024	2023
Leieforpliktelser IFRS 16	12 302	11 738
Pantelån		11
Gjeldsbrev og andre lån	15	1
Sum	**12 317**	**11 750**

Kortsiktig gjeld	2024	2023
Leieforpliktelser IFRS 16	2 295	2 055
Andre lån	-	-
Sum	**2 295**	**2 055**
Sum lån	**14 612**	**13 805**

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

Lån og swapper	2024	2023
6 måneder eller mindre	3 490	2 910
Over 6 måneder	-	-

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2024	2023
Mellom 1 og 2 år	754	852
Mellom 2 og 5 år	1 756	1 111
Over 5 år	980	947

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %		2024	2023
Andre lån	NOK	5,90	5,10
Andre lån	SEK	4,66	4,70

Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:	2024	2023
NOK	2 527	2 110
SEK	963	800
Sum	**3 490**	**2 910**

Konsernet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2024	2023
Flytende rente	-	-
- Utløper innen ett år	400	400
Sum	**400**	**400**

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

Note 22
Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2024	2023
Betalbar skatt	127	41
Endring i utsatt skatt	-146	-15
Skattekostnad	**-19**	**26**

Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2024	2023
Årets betalbare skattekostnad	131	45
For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-	-
Betalbar skatt i balansen	**131**	**45**

Den faktiske betalbare skatten i balansen vil bli utlignet mot konsernbidrag som foreslås vedtatt i år 2025 for inntektsåret 2024.

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2024	2023
Årsresultat før skatt	-131	79
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats	-27	10
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre permanente forskjeller knyttet til investeringer (fritaksmetoden)	4	-3
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	2	-4
Andre ikke skattepliktige inntekter	-27	-1
Endring i nedvurdering av utsatt skattefordel	29	25
For mye avsatt tidligere år	-	-1
Skattekostnad	**-19**	**26**
Effektiv skattesats	**15 %**	**33 %**

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

2024	01.01.	Valuta omregn.	Res ført i per.	Ført mot utvid. res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)							
Driftsmidler	-829	-3	32	-	-	-	-800
Immaterielle eiendeler	-595	-9	33	-	-	-	-571
Finansielle eiendeler	-90	-	-247	-	-	-	-337
Varer	93	-	-32	-	-	-	61
Fordringer	-0	-	-1	-	-	-	-1
IFRS 16	433	-	299	-	-	-	732
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-81	-	-15	-	18	-	-78
Pensjonsforpliktelse	812	-	178	-506	-	-	484
Avsetning for forpliktelser	156	-	74	-	-	-	230
Gevinst- og tapskonto	-50	-	10	-	-	-	-40
Underskudd til fremføring	2 218	18	309	-	-	-189	2 356
Annet	-17	-	7	-	-		-10
Sum brutto midlertidige forskjeller	2 050	6	647	-506	18	-189	2 025
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-1 127	-18	20	-	-	-	-1 125
Netto midlertidige forskjeller	923	-12	667	-506	18	-189	900
Netto utsatt fordel/ forpliktelse 22%	215	-3	146	-111	4	-42	209

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

Utsatt skattefordel knyttet til fremførbart skattemessig underskudd er balanseført da det er sannsynlig at konsernet kan anvende dette mot fremtidig skattepliktig overskudd. Konsernet har unnlatt balanseføring av utsatt skattefordel i Sverige på 232 MNOK (235 MNOK) knyttet til skattemessig fremførbart underskudd på 1 124 MNOK (1 142 MNOK).

Note 23
Personalkostnader

	2024	2023
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	7 611	7 222
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 24)	512	491
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 24)	18	28
Andre personalkostnader	108	110
Sum	**8 249**	**7 851**

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

	2024	2023
Gjennomsnittlig antall årsverk	10 073	9 748
Gjennomsnittlig antall ansatte	12 035	11 643

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

Note 24
Pensjoner og lignende ytelser

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

Ytelsesordninger i Norge
Selskapene i konsernet har flere kollektive pensjonsordninger som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningene i de norske selskapene tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 280 (366) aktive, 2 734 (2 624) pensjonister og 1 555 (1 625) oppsatte rettigheter. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

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

Selskapene har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 280 aktive medlemmer.

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

Lukking ytelsesordning i enkelte selskap og overgang til innskuddsordning
Ytelsesordningene i SPK ble i løpet av 2018 og 2019 lukket for alle under 55 år. Alle over 55 år gikk 1. januar 2019 over i lukket ordning, mens alle under 55 år fikk oppsatt rettighet og overført til innskuddsordning. For alle selskapene hvor ytelsesordning i SPK er blitt lukket ble det opprettet ny innskuddsordning i Storebrand. Alle som fikk oppsatt rettighet ble overført til den nye ordningen i Storebrand. I tillegg er alle som har innskuddsordning i Storebrand også omfattet av privat AFP-ordning. Den private AFP-ordningen blir regnskapsmessig behandlet som en innskuddsordning.

3 175 (3 126) ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2024

I ny trafikkavtale i Vygruppen AS fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelser til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til disse medlemmene er derfor trukket ut av balanseført pensjonsforpliktelse og tilhørende kostnad under. Total pensjonsforpliktelse til disse medlemmene utgjør pr 31.12.2024 MNOK 78.

Andre ordninger i Norge og Sverige

Det foreligger i tillegg innskuddsordninger i Vy Buss i Norge og Vy Buss og Vy Tåg i Sverige som dekker 9 8 897 (9 377) ansatte.

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

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

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	**2024**	**2023**
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	3 969	4 273
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-3 836	-3 569
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	133	704
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	21	22
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	**154**	**726**
Herav i balansen:		
Pensjonsmidler	333	94
Pensjonsforpliktelse	487	820
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	**154**	**726**
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	726	598
Korreksjon IB trafikkavtale	-	-161
Årets aktuarielle avvik	-476	558
Årets pensjonsopptjening/endring forpliktelse arbeidsgiveravgift	-29	8
Netto finansposter pensjon	22	10
Årets innbetaling til ordningene	-89	-287
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	**154**	**726**
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	18	28
Medarbeidertilskudd til ordningene	-	-
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad — se note 23	**18**	**28**
Årets finansposter pensjoner	**22**	**10**
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	**40**	**38**
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad — se note 23	512	491
Totale pensjonskostnader	**552**	**529**

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

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

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G og pensjonsregulering	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad* angitt i %	-53 %	42 %	6 %	-5 %	58 %	-48 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	11 %	14 %	1 %	-1 %	13 %	-11 %

**Netto pensjonskostnad over ordinært resultat*

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

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2024	**2023**
Diskonteringsrente	4,55 %	3,95 %
Forventet avkastning	4,55 %	3,95 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	4,00 %	3,50 %
G-regulering	3,75 %	3,25 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	3,00 %	2,80 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2024

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 4,55 % (3,95 %). Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserente iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1,50 % og en langsiktig inflasjon på 2,25 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25 % for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

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

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

Mann 21 år
Kvinne 24,2 år

Aktuarielle avvik 2024 skyldes i hovedsak endring i økonomiske og aktuarielle forutsetninger.

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

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

Forventet levetid

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

Avkastningsrisiko

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

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

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

Note 25
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2024	2023
Leverandørgjeld	1 061	1 180
Skyldig offentlige avgifter	181	169
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	2 701	2 535
Sum	**3 943**	**3 884**

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2024: 776 MNOK (2023: 549 MNOK).

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

Note 26
Andre avsetninger for forpliktelser

2024	Ventelønn, omstilling	Avsetning for tap på kontrakter (se note 27)	Annet	Sum
Inngående balanse	87	175	24	286
Endret avsetning i året	3	56	61	120
Benyttet/reversert i løpet av året	-12	-193	-5	-210
Omregningsdifferanser		1		1
Sum	**78**	**39**	**80**	**197**

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

Klassifikasjon i balansen	2024	2023
Andel langsiktig gjeld	162	127
Andel kortsiktig gjeld (medtatt note 25)	35	159
Sum	197	286

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

Omstilling
Vy-konsernet offentliggjorde en omstillingsplan i 2016. Formålet med omstillingen er å tilpasse seg de endringer som følger jernbanereformen. Restruktureringsavsetningen var på 20 (29) MNOK ved utgangen av 2024. Avsetningen inneholder i tillegg 58 (58) MNOK per 31.12.2024 knyttet til kompensasjon ved endret pensjonsordning.

Note 27
Tap av kontrakter

Det er kostnadsført 56 MNOK (74 MNOK) for fremtidig tap på kontrakter knyttet til toganbud. Det er i tillegg reversert tidligere tapsavsetninger med 193 MNOK (69 MNOK) knyttet til toganbud samt 0 MNOK (5 MNOK) knyttet til bussanbud i Norge. Reversering av tidligere tapsavsetninger knyttet til toganbud følger i hovedsak av reforhandlede eller avsluttede avtaler. Det forventes at den vesentligste del av betalingsstrømmer vil skje til neste år. Se note 7, 25 og 26 for ytterligere informasjon.

Note 28
Andre kostnader

	2024	2023
Salgs- og administrasjonskostnader	1 662	1 659
Energi og brensel vedr. drift	1 574	1 777
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	2 888	2 673
Andre driftskostnader	2 235	2 388
Sum	**8 359**	**8 497**

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2024	2023
Lovpålagt revisjon	6	6
Andre tjenester utenfor revisjon	2	1
Sum totalt honorar til revisor	**8**	**7**

Note 29
Finansielle poster

	2024	2023
Renteinntekter	121	116
Andre finansinntekter	5	8
Netto valutagevinst	56	69
Sum	**182**	**193**
Rentekostnader	-711	-362
Andre finanskostnader, inkludert nedskrivning av aksjer	-14	-6
Netto valutatap	-97	-128
Sum	**-822**	**-496**
Netto finansposter pensjon	-22	-10
Urealiserte verdiendringer	38	14
Sum finansielle poster	**-624**	**-299**

Note 30
Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	Forpliktelser	Sikrings-instrumenter lån	Leie-forpliktelser	Sum
Forpliktelser 1. januar 2024	**12**	**5**	**13 793**	**13 810**
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	2	-	-1 645	-1 643
Endringer uten kontanteffekt:				
Tilganger finansielle leieforpliktelser		-	2 194	2 194
Andre endringer	-	-5	200	195
Omregningsdifferanser	-	-	56	56
Forpliktelser 31. desember 2024	**14**	**-**	**14 598**	**14 612**

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

Note 31
Nærstående parter

Vy har følgende nærstående parter:

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

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

Styret og ledende ansatte
Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Vy.

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

Salg av varer og tjenester	2024	2023
Offentlig kjøp av persontrafikktjenester	2 978	3 530
Salg av andre varer og tjenester	526	425
Sum	**3 504**	**3 955**
Kjøp av varer og tjenester	3 353	3 476

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

	2024	2023
Fordringer på		
Tilknyttede selskaper	-	-
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	217	178
Sum	**217**	**178**
Gjeld til		
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	776	549
Sum	**776**	**549**

I tillegg til ovennevnte har konsernet mottatt 57 MNOK i 2024 og 55 MNOK i 2023 for støtte for godstransport i forbindelse med tap på grunn av flommen som førte til kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen.

Det er ingen lån fra nærstående parter.

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

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

Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK)

Styremedlemmer	Tittel	2024	2023
Berit Svendsen	Styreleder	556	531
Semming Semmingsen	Styremedlem (frem til 12.06.23)	-	184
Geir Inge Stokke	Styremedlem/nestleder (fra 20.06.22)	339	324
Dina Elverum Aune	Styremedlem (fra 20.06.22)	335	321
Espen Almlid	Styremedlem (fra 20.06.22)	257	246
Morten Henriksen	Styremedlem (fra 12.06.23)	302	105
Ove Sindre Lund	Styremedlem (ansattvalgt)	281	269
Grethe Therese Thorsen	Styremedlem (ansattvalgt frem til 0101.09.23)	-	204
Petter Louis Pettersen	Styremedlem (ansattvalgt)	302	289
Line Steinseth	Styremedlem (ansattvalgt fra 01.09.23)	257	42
Sum		**2 629**	**2 515**

De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Premie til ordningene er ikke medtatt i tabellene. Generalforsamlingen i Vygruppen AS har vedtatt årshonorar for styreleder på 533 TNOK, nestleder på 325 TNOK og de øvrige styremedlemmene 265 TNOK hver. I tillegg er det vedtatt honorar til medlemmer i revisjonsutvalget med 82 TNOK for leder og 47 TNOK for hvert av de andre medlemmene, samt kompensasjonsutvalget med 41 TNOK for leder og 25 TNOK for hvert medlem. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst eksklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene.

2024 (Tall i TNOK)	Tittel	Fastlønn	Utbetalt lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjons-kostnad*
Gro Bakstad	Konsernsjef	4 141	4 216	618	4 834	140
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 801	2 822	130	2 952	140
Synne Homble (til 31.12.2023)	Konserndirektør Kundeopplevelse og Innovasjon	-	373		373	-
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR	2 102	2 118	130	2 248	140
Ole Engebret Haugen	Konserndirektør og adm direktør Vy buss	3 086	3 106	120	3 226	93
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 322	3 347	130	3 477	140
Ingvild Storås	Konserndirektør og adm direktør CargoNet	2 987	3 010	130	3 140	140
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	2 210	2 215	130	2 345	140
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 591	2 599	130	2 729	140
Sum			**23 806**	**1 518**	**24 324**	**1 073**

*Andre ytelser til konsernsjef inkluderer kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold på 368.

Det vises til retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer nedenfor i noten. Det er ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag i 2024. Differansen mellom fastlønn og utbetalt lønn knytter seg i hovedsak til at utbetalt lønn hensyntar feriepenger.

2023 (Tall i TNOK)	Tittel	Fastlønn	Utbetalt lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjons-kostnad**
Gro Bakstad	Konsernsjef	3 963	4 033	611	4 644	134
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 681	2 705	130	2 835	134
Synne Homble	Konserndirektør Kundeopplevelse og Innovasjon	2 979	3 006	130	3 136	134
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR	2 012	2 012	130	2 142	134
Ole Engebret Haugen	Konserndirektør og adm direktør Vy buss	2 956	3 000	120	3 120	89
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 179	3 208	130	3 338	134
Ingvild Storås	Konserndirektør og adm direktør CargoNet	2 858	2 897	130	3 027	134
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	2 013	2 035	130	2 165	134
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 384	2 405	130	2 535	134
Sum			**25 301**	**1 641**	**26 942**	**1 161**

** Andre ytelser til konsernsjef inkluderer kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold på 368.

RETNINGSLINJER OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER

Retningslinjene er utarbeidet av styret i Vygruppen AS (Vy, Selskapet) i samsvar med vedtektene § 8, og lagt frem for Selskapets generalforsamling 12. juni 2023. Retningslinjene gjelder for alle ansettelser etter dette tidspunktet. Etter generalforsamling har styret i møte 15.februar vedtatt en mindre ikke-vesentlig endring i punkt 3.5.2 da det ikke lenger er noe medlem i KL som har inngått tilleggsavtale.

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

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

1 INNLEDNING

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

Retningslinjene gjelder for Selskapets "ledende personer", slik dette begrepet anvendes i allmennaksjeloven § 6-16a. Retningslinjene gjelder i samsvar med dette for daglig leder (konsernsjef) og den øvrige konsernledelsen. Konsernsjef og konsernledelsen omtales i disse retningslinjene som «ledende ansatte». Retningslinjene gjelder også for medlemmer av Selskapets styre valgt av og blant de ansatte etter aksjeloven § 6-4 jf. § 6-5. Det er bare godtgjørelse som mottas for styrevervet som er inkludert i retningslinjene. Retningslinjene gjelder også ved fastsettelse av godtgjørelse til ledende personer i konsernets datterselskaper, slik at "Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel" følges opp i konsernet som helhet. Styret følger opp datterselskapene ved at konsernsjefen gjennom instruks fra styret sørger for at prinsippene følges opp av styrene i datterselskapene.
Medlemmene av Selskapets styre mottar en årlig godtgjørelse, fastsatt av generalforsamlingen. Selskapets ansatte som er styremedlem i datterselskaper får ingen særskilt kompensasjon for dette, bortsett fra ansattvalgte styrerepresentanter.

2 OM VY

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap, med virksomhet innenfor tog, buss, gods og reiseliv i Norge og Sverige. Med hensyn til virksomhetens størrelse og kompleksitet, er god ledelse sentralt for å oppnå resultater og utvikling og for å skape bærekraftig verdiskaping for eierne i tillegg til å sikre mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål for den delen av virksomheten der det er aktuelt.

3 STYRETS RETNINGSLINJER FOR GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

3.1 Innledning

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

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

Selskapets og eiers mål med virksomheten er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. For den delen av Selskapets virksomhet som er direktetildelte trafikkavtaler for Østlandet, er eiers mål bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Langsiktig, bærekraftig verdiskaping er overordnet hensyn for selskapsledelsen, og ligger til grunn for selskapets til enhver tid gjeldende strategi og forretningsplaner.
Selskapets og eiers mål med virksomheten er førende ved fastsettelse av ledergodtgjørelsen. Godtgjørelsen bidrar til selskapets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne ved at godtgjørelsen er konkurransedyktig slik at selskapet kan tiltrekke seg og beholde gode ledere, samtidig som godtgjørelsen er moderat. Ledende ansattes samlede godtgjørelse skal fremme den gjeldende strategien, og reflektere den enkelte ansattes ansvar for styring og resultater.

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

For å fremme selskapets og eiers mål om høyest mulig avkastning over tid, må Selskapet tilby konkurransedyktig godtgjørelse. Gode ledere er avgjørende for oppnåelse av Selskapets og eiers mål om høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer (se punkt 3.2 ovenfor). Selskapets evne til å rekruttere og beholde gode ledere forutsetter at Selskapet kan tilby konkurransedyktig godtgjørelse. Det vil gi uheldige virkninger for Selskapet dersom det ikke kan tilby konkurransedyktig godtgjørelse. Godtgjørelsen skal likevel være moderat.
Moderasjonshensynet ivaretas ved hjelp av ulike grep. Godtgjørelsen skal ikke være lønnsledende, i den forstand at den ikke er høyere enn nødvendig for å tiltrekke og beholde ønsket kompetanse. Ved fastsettelse av godtgjørelsen i forbindelse med nyansettelser vurderer styret/konsernsjef kompetanse, erfaring, ansiennitet og lønnsbetingelser som er vanlige i andre, tilsvarende selskaper. Disse vurderingene gjøres ved bruk av eksterne rammeverk for stillings- og lønnsvurderinger i kombinasjon med sammenligninger basert på referanseselskaper Selskapet selv anser som relevante. I referansegruppen inngår selskaper som er sammenlignbare ut fra virksomhetens omfang og kompleksitet, og som først og fremst norske selskaper.

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

I moderasjonsvurderingen tar styret og daglig leder hensyn

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

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

3.4 Styrets arbeid med fastsettelse av retningslinjer

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

3.5 Oversikt over de ulike elementene i godtgjørelses-ordningen: hovedelementet er fastlønn

3.5.1 Fastlønn

Fastlønnen er hovedelementet i ledende ansattes godtgjørelsesordning.
Fastlønnen fastsettes og vurderes for årlig justering på grunnlag av prinsippet om at godtgjørelsen skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas, se ovenfor punkt 3.3.
Ved ansettelser og fastsettelse av lønn til medlemmer av konsernledelsen skal konsernsjefen konsultere styreleder i tillegg til konserndirektør for HR og organisasjon.
Styret og daglig leder vurderer årlig om fastlønnen skal justeres i det påfølgende regnskapsåret. Utgangspunktet for vurderingene er hensynet til at godtgjørelsen skal fremme selskapets og eiers mål, se ovenfor punkt 3.2, og styrets vurdering av at en konkurransedyktig, men moderat godtgjørelse er vesentlig for oppnåelsen av dette målet, se punkt 3.3.

3.5.2 Variabel godtgjørelse

På bakgrunn av den situasjonen konsernet står i, har styret vedtatt at det ikke skal gjelde noen bonusordning for ledende ansatte i en midlertidig periode og inntil annet er vedtatt.
Konsernsjefen har i henhold til sin arbeidsavtale rett til å bli vurdert for bonus, men har i henhold til tilleggsavtale akseptert midlertidig stans av bonus inntil annet er vedtatt av styret. Samtlige konserndirektører omfattes av den til enhver tid gjeldende bonusordning for stillingen som fastsettes av Vygruppens styre, og har ikke krav på bonus så lenge styret ikke har vedtatt noen gjeldende bonusordning.

3.5.3 Styreverv

Utover ansattvalgte styrerepresentanter får ingen ledende ansatte særskilt kompensasjon for styreverv internt i konsernet. Dette gjelder også øvrige ansatte som ikke er definert som ledende ansatte i dette dokumentet, men som innehar styreverv i datterselskapene i konsernet. Ansattvalgtes styrekompensasjon fremgår av egen note i årsregnskapet.

3.5.4 Naturalytelser

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

3.5.5 Pensjon

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

Alle dagens ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Pensjonsordning i Statens pensjonskasse er avviklet fra og med 1.1.2019. Ordningen er «lukket», hvilket innebærer at medarbeidere i konsernet som per 31.12.2018 var over 55 år beholdt ytelsespensjon i SPK. Ansatte som per 31.12.2018 var 54 år eller yngre, eller ansatte som ble ansatt etter 31.12.2018, har innskuddsbasert pensjonsordning i Storebrand. Ordningen i Storebrand har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12 G. Pensjonsordningen inneholder privat AFP, barnepensjon, samt gruppelivsforsikring. Uføredekningen er tilsvarende som ordningen i Statens Pensjonskasse.

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

3.5.6 Sluttvederlag

Oppsigelsestiden for ledende ansatte er gjensidig seks måneder.

Ved oppsigelse fra selskapets side har ledende ansatte rett til seks måneders sluttvederlag, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Kompensasjon for eventuell konkurranseklausul vil kunne komme i tillegg. For konsernsjef kan det gis sluttvederlag mot forhåndsfraskrivelse av stillingsvern, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2). For andre ledende ansatte skal sluttvederlaget kun komme til utbetaling dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. Sluttvederlaget reduseres krone for krone dersom den ledende ansatte i sluttvederlagsperioden tiltrer ny stilling, får nye lønnede verv eller mottar inntekt fra næringsvirksomhet hvor vedkommende er aktiv eller passiv eier. Etterlønn gir ikke grunnlag for beregning av feriepenger eller for noen pensjonsutbetaling.

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

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

4 STYRETS ADGANG TIL Å FRAVIKE RETNINGSLINJENE MIDLERTIDIG

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

Note 32
Betingede utfall

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

Note 33
Virksomhetssammenslutninger

Den 2. januar 2024 kjøpte Vy Buss AS 100% av aksjene i Turistbussen Ålesund AS for et kontantvederlag på 7 MNOK. Det er ikke foretatt noen virksomhetssammenslutninger i løpet av 2023.

Kontantstrøm knyttet til oppkjøp:		
	2024	**2023**
Vederlag i kontanter	7	-
Kontanter og bankinnskudd i selskapet på overtakelsestidspunktet	-4	-
Netto kontantstrøm knyttet til oppkjøp	**3**	**-**

Allokering av vederlaget på overtatte eiendeler og forpliktelser:	**2024**	**2023**
Omløpsmidler	6	-
Varige driftsmidler	14	-
Kortsiktig gjeld	-4	-
Leieforpliktelser IFRS 16	-12	-
Betalbar skatt	-1	-
Sum netto identifiserbare eiendeler	**3**	**-**
Goodwill	4	-
Sum	**7**	**-**

Note 34
Hendelser etter balansedagen

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

Årsregnskap

Vygruppen AS

Årsregnskap – Vygruppen AS

	Resultatoppstilling	Side	165
	Balanse	Side	166
	Kontantstrømoppstilling	Side	167
	Egenkapitalutviklingen	Side	168
	Noter	Side	169
1	Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	Side	170
2	Aksjer i datterselskap	Side	170
3	Persontogvirksomhet i Norden	Side	170
4	Segmentinformasjon	Side	170
5	Leieavtaler	Side	171
6	Varige driftsmidler	Side	172
7	Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	173
8	Investeringer i felleskontrollert vikrsomhet	Side	173
9	Beholdning komponenter	Side	174
10	Kundefordringer og andre fordringer	Side	174
11	Finansiell risikostyring	Side	174
12	Periodisk vedlikehold	Side	175
13	Finansielle intrumenter etter kategori	Side	175
14	Kontanter og bankinnskudd	Side	176
15	Aksjekapital	Side	176
16	Rentebærende gjeld	Side	176
17	Skatter	Side	177
18	Personalkostnader	Side	178
19	Pensjoner og lignende forpliktelser	Side	179
20	Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	181
21	Andre avsetninger for forpliktelser	Side	181
22	Av-og nedskrivinger	Side	182
23	Andre kostnader	Side	182
24	Finansielle poster	Side	182
25	Nærstående parter	Side	183
26	Betingede utfall	Side	183
27	Hendelser etter balansedagen	Side	183

Resultatoppstilling

	Noter	2024	2023
Driftsinntekter	4	**7 200**	**6 778**
Lønn og andre personalkostnader	18	2 287	2 045
Avskrivninger og nedskrivninger	6,22	812	920
Andre kostnader	23	3 704	3 663
Sum driftskostnader		**6 803**	**6 628**
Driftsresultat		**397**	**150**
Finansielle poster			
Finansinntekter	24	289	172
Finanskostnader	24	-542	-154
Netto finanskostnad pensjoner	19, 24	-11	-5
Urealiserte verdiendringer	24	34	12
Sum finansielle poster		**-230**	**25**
Resultat før skattekostnad		**167**	**175**
Skattekostnad	17	-46	-37
Periodens resultat		**121**	**138**

Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		121	138
Utvidet resultat			
Årets resultat		121	138
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	19	120	-191
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	17	-26	42
Periodens totalresultat		**215**	**-11**
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		215	-11

Balanse

	Noter	31.12.2024	31.12.2023
Eiendeler			
Utsatt skattefordel	17	113	42
Varige driftsmidler	6,22	7 372	7 400
Investeringe i datterselskaper	2	2 511	2 192
Finansielle anleggsmidler	13	19	32
Lån til foretak i samme konsern	25	1 299	1 288
Sum anleggsmidler		**11 315**	**10 954**
Investering i felleskontrollert virksomhet	8	160	160
Beholdning komponenter	9	159	224
Kundefordringer og andre fordringer	10,11,12	1 080	1 077
Finansielle eiendeler til virkelig verdi	11	1 425	1 677
Kontanter og bankinnskudd	11,13, 14	845	431
Sum omløpsmidler		**3 669**	**3 569**
Sum eiendeler		**14 984**	**14 523**

Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	15	3 388	3 387
Annen egenkapital		446	202
Sum egenkapital		**3 834**	**3 589**
Rentebærende gjeld	5,16,7	6 616	6 604
Pensjonsforpliktelser	19	229	293
Andre avsetninger for forpliktelser	21	149	87
Sum langsiktig gjeld		**6 994**	**6 984**
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	20	3 001	3 000
Betalbar skatt	17	111	11
Rentebærende gjeld	5,16,7	1 045	939
Sum kortsiktig gjeld		**4 156**	**3 950**
Sum egenkapital og gjeld		**14 984**	**14 523**

Oslo, 13. februar 2025

Konsernstyret i Vygruppen

Berit Svendsen/Styreleder

Geir Inge Stokke

Espen Almlid

Dina Elverum Aune

Morten Henriksen

Ove Sindre Lund

Petter Louis Pettersen

Line Steinseth

Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2024	2023
Årsresultat før skatt		**167**	**175**
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	6,22	812	920
Nedskrivning aksjer i datter og felleskontrollert virksomhet	2,24	76	-
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-1	-
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	19	-3	-100
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	21	43	-8
Netto urealiserte verdiendringer	24	-25	-12
Renteposter, periodisering		-114	-46
Endring arbeidskapital		136	48
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		**1 091**	**977**
Investert i datterselskap og tilknyttede selskap	2	-418	-4
Endring i finansielle eiendeler	8	340	-200
Kjøp av varige driftsmidler	6	-9	-11
Mottatt utbytte og konsernbidrag	24	161	-
Netto kontantstrøm til investeringsaktiviteter		**74**	**-215**
Mottatt avdrag konsernintern leasefordring		7	63
Betaling avdrag lease forpliktelser		-606	-1 008
Konsernbidrag betalt til datterselskap		-160	-17
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer		-27	-67
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		**-786**	**-1 029**
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		**379**	**-267**
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	431	723
Kontanter og bankinnskudd fra innfusjonerte selskap		35	-
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-	-25
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	**14**	**845**	**431**

Egenkapitalutviklingen

2024	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	3 387	202	**3 589**
Egenkapital fra innfusjonert selskap	-	57	**57**
Sum egenkapital per 1. januar	3 387	259	**3 646**
Årets resultat	-	121	**121**
Fra utvidet resultat	-	94	**94**
Utbytte	-	-27	**-27**
Egenkapital 31. desember	**3 387**	**447**	**3 834**

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

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

Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

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

Selskapsregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 13. februar 2025.

Note 1
Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene

Det vises til note i i Vy-konsernets årsregnskap, med unntak av:
a) Metode for innarbeidelse av tilknyttede og felleskontrollert virksomhet.

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

Note 2
Aksjer i datterselskap

Det vises til note 2 i VY-konsernets årsregnskap. Se note 24 for nedskriving av aksjer i datterselskaper.

Note 3
Persontogvirksomhet i Norden

Det vises til note 4 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 4
Segmentinformasjon

Vygruppen AS har kun ett driftssegment – persontog.

Salgsanalyse per kategori	2024	2023
Transportinntekter	6 464	6 029
Andre driftsinntekter	736	749
Sum	**7 200**	**6 778**

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

Note 5
Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2024	7 543	7 348
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	**7 543**	**7 348**
Inngående balanse innfusjonert selskap	54	52
Avdrag	-660	-
Avskrivninger	-	-806
Tilgange og avganger	723	722
Sum utgående balanse per 31. desember 2024	**7 661**	**7 316**

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 366 MNOK for 2024.

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2023	1 836	1 559
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse	**1 836**	**1 559**
Avdrag	-1 009	-
Avskrivninger	-	-916
Tilganger og avganger	6 716	6 705
Sum utgående balanse per 31. desember 2023	**7 543**	**7 348**

Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 62 MNOK for 2023.

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2024	2023
Kortsiktig gjeld	1 045	939
Langsiktige gjeld	6 616	6 604
Sum	**7 661**	**7 543**

Andre opplysninger

Leieavtaler ikke innregnet	2024	2023
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	36	31
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	-	1
Sum	**36**	**32**

Resultatregnskap	2024	2023
Inntekter fra fremleie	61	63

Kontantstrøm	2024	2023
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	1 131	1 073

Fremtidige betalinger	2024	2023
Fremtidige leieavtaler som selskapet har forpliktet seg til	5 942	565

Note 6
Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2024	Maskiner og utstyr	Transport-midler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	634	24	22	6 625	1 393	8 698
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-622	-6	-	-39	-631	-1 298
Sum	**12**	**18**	**22**	**6 586**	**762**	**7 400**
Regnskapsåret 2024						
Inngående balanse	12	18	22	6 586	762	7 400
Akkumulert anskaffelseskost infusjonert selskap	0	1	-	379	6	386
Akkumulerte avskrivinger innfusjonert selskap	-0	-	-	-328	-5	-333
Tilgang	27	-	9	682	39	757
Avgang	-	-	-27	-381	-29	-437
Akkumulerte avskrivninger avganger	-	-	-	381	29	410
Årets avskrivninger	-4	-1	-	-715	-91	-812
Sum	**35**	**17**	**4**	**6 604**	**711**	**7 372**
Balanse 31. desember 2024						
Akkumulert anskaffelseskost	661	25	4	7 305	1 409	9 404
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-626	-7	-	-701	-698	-2 032
Sum	**35**	**17**	**4**	**6 604**	**711**	**7 372**
Avskrivingstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år		1 - 6 år	1 -20 år	

Balanse 1. januar 2023	Maskiner og utstyr	Transport-midler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
Akkumulert anskaffelseskost	627	24	18	4 470	1 315	6 454
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-619	-5	-	-3 687	-539	-4 850
Sum	**8**	**19**	**18**	**783**	**776**	**1 604**
Regnskapsåret 2023						
Inngående balanse	8	19	18	783	776	1 604
Tilgang	7	-	11	6 630	75	6 723
Avgang	-	-	-7	-4 475	3	-4 479
Akkumulerte avskrivninger avganger	-	-	-	4 475	-3	4 472
Årets avskrivninger	-3	-1	-	-827	-89	-920
Sum	**12**	**18**	**22**	**6 586**	**762**	**7 400**
Balanse 31. desember 2023						
Akkumulert anskaffelseskost	634	24	22	6 625	1 393	8 698
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-622	-6	-	-39	-631	-1 298
Sum	**12**	**18**	**22**	**6 586**	**762**	**7 400**
Avskrivingstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år		1 - 6 år	1 -20 år	

Note 7
Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	2024	2023
Forpliktelser 1. januar	7 543	1 836
Inngående balanse innfusjonert selskap	56	-
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-660	-1 009
Tilgang finansielle forpliktelser	459	6 628
Andre endringer	263	88
Forpliktelser 31. desember	**7 661**	**7 543**

Note 8
Investeringer i felleskontrollert virksomhet

	2024	2023
Balanseført verdi 1. januar	160	160
Sum balanseført verdi 31. desember	**160**	**160**

Vygruppen AS har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet.

Felleskontrollert foretak:	Anskaffet	Kontoradr.	Stemme/ res. andel	Bokført egenkap.	Årsresultat	Balanse-verdi i selskapet 31. des
Flåmsbana AS	2013	Aurland	50 %	197	117	256
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	281	20	333
Totalt				**478**	**137**	**589**

Tabellen over viser bokført egenkapital inklusiv årets resultat, årsresultat og bokført verdi i selskapet (100 %). For Fjord Tours Group AS vises konsoliderte tall for konsernet.

Beskrivelse av virksomhetens art:

Flåmsbana AS
Flåmsbana AS har i over 20 år med Vygruppen AS som leverandør av togtransport-tjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåmbana AS driver produktutvikling, salg, markedsføring, kundehåndtering og merkevareutvikling, samt utvikler grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helårlige fjell/fjord togdestinasjon.

Fjord Tours Group AS
Fjord Tours Group AS eies 50% hver av Vygruppen og Fjord1 AS, og utgjør selskapenes felles reiselivssatsing. Fjord Tours Group AS sitt datterselskap Fjord Tours AS jobber med å utvikle, markedsføre og selge bærekraftige, kollektivbaserte rundturer i tillegg til å selge enkeltstående togreiser og andre transportprodukter til internasjonale turoperatører og agenter. Fjord Tours Group AS har også eierandeler i andre reiselivsselskap; Book Hardanger AS (33 %), Best Artic AS (34 %), og Geiranger Fjordservice (31 %).

Note 9
Beholdning komponenter

	2024	2023
Komponenter	159	224
Sum beholdning komponenter	**159**	**224**

Note 10
Kundefordringer og andre fordringer

	2024	2023
Kundefordringer	458	366
Konserninterne fordringer	188	496
Avsetning for tap	-0	-0
Kundefordringer netto	**646**	**862**
Forskuddsbetalinger	411	200
Andre fordringer	23	15
Sum kundefordringer og andre fordringer	**1 080**	**1 077**
Lån til selskaper i samme konsern	-	-
Sum	**1 080**	**1 077**

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2024	2023
Forfalte fordringer på balansedagen	6	11
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	-	1
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	6	10
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	-

Note 11
Finansiell risikostyring

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31. desember 2024:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 046	-	-	-
Leieforpliktelser tog	954	969	2 983	3 646
Leieforpliktelser eiendom	119	116	347	353
Varige driftsmidler	-	-	-	-

Vygruppen AS vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2024	2023
Bankinnskudd	845	431
Finansielle plasseringer	1 425	1 677
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	1 080	1 077
Sum	**3 350**	**3 185**

Note 12
Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2024	2023
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-	-12
Inngående balanse innfusjonert selskap	-19	-
Årets utførte periodiske vedlikehold	1	-
Endring avsetning	-52	12
Balanseført verdi 31. desember	**-70**	**-**

Overgang til ny vedlikeholdsavtale fra 2024 gir et endret behov for avsetning av kostnad til periodisk vedlikehold. Mer vedlikehold vil være inkludert i vedlikeholders kr pr km.
Kontrakt for vedlikehold av boggier på Flirt (type 74 og 75) krever avsetninger basert på årlig slitasje (kjørte km) samt for fremtidig planlagt vedlikehold iht. vedlikeholdsprogram. Vurderingen er basert på skjønn og estimater.
Det skal ikke gjøres en avregning av periodisk vedlikehold mot utleier på slutten av Trafikkavtalen så lenge vedlikeholdsprogram etterfølges.

Note 13
Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Finansielle anleggsmidler	19	32	-	-	19	32
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 968	2 165	-	-	1 968	2 165
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 425	1 677	1 425	1 677
Kontanter og bankinnskudd	845	431	-	-	845	431
Sum	**2 832**	**2 628**	**1 425**	**1 677**	**4 257**	**4 305**

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Forpliktelse til virkelig verdi over resulatet		Sum	
Periode	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Finansielle leieavtaler	7 661	7 543	-	-	7 661	7 543
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	2 963	2 952	-	-	2 963	2 952
Sum	**10 624**	**10 495**	**-**	**-**	**10 624**	**10 495**

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2024:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 425	-	-	1 425
Sum eiendeler	**1 425**	**-**	**-**	**1 425**

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

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

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

Note 14
Kontanter og bankinnskudd

	2024	2023
Kontanter og bankinnskudd	845	431

Herav bundne midler 0 MNOK (2023: 0 MNOK)
Forskuddstrekk lønn er fra og med år 2023 ikke lenger en del av bundne midler, men dekkes av skattetrekksgaranti.

Note 15
Aksjekapital

Det vises til note 20 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 16
Rentebærende gjeld

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2024	2023
Flytende rente		
- Utløper innen ett år	400	400
Sum	**400**	**400**

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

Note 17
Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2024	2023
Betalbar skatt	110	11
Endring i utsatt skatt	-64	26
Skattekostnad	**46**	**37**

Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2024	2023
Årets betalbare skattekostnad	111	11
Betalbar skatt i balansen	**111**	**11**

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2024	2023
Årsresultat før skatt	167	175
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	37	37
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	17	-
Andre ikke skattepliktige inntekter	-8	-
Skattekostnad	**46**	**37**
Effektiv skattesats	**27 %**	**21 %**

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2024	01.01.	Effekt av fusjon datterselskap	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)							
Driftsmidler	-333	1	90	-	-	-	-242
Varer	67	-	-38	-	-	-	29
Fordringer	-12	-	3	-	-	-	-9
Leieobjekt og forpliktelse	109	2	207	-	-	-	318
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-5	-	-13	-	-	-	-18
Pensjonsforpliktelse	288	59	1	-120	-	-	228
Avsetning for forpliktelser	90	59	69	-	-	-	218
Gevinst- og tapskonto	-11	-	2	-	-	-	-9
Underskudd til fremføring	-	-	-28	-	-	28	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	193	121	293	-120	-	28	515
Netto midlertidige forskjeller	**193**	**121**	**293**	**-120**	**-**	**28**	**515**
Netto utsatt balanseført ford/ forpl. 22 %	**42**	**27**	**64**	**-26**	**-**	**6**	**113**

2023	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)						
Driftsmidler	-443	110	-	-	-	-333
Varer	80	-13	-	-	-	67
Fordringer	-11	-1	-	-	-	-12
Leieobjekt og forpliktelse	139	-30	-	-	-	109
Verdiendring finansielle omløpsmidler	10	-15	-	-	-	-5
Pensjonsforpliktelse	360	-101	190	-161	-	288
Avsetning for forpliktelser	83	7	-	-	-	90
Gevinst- og tapskonto	-14	3	-	-	-	-11
Underskudd til fremføring	60	-77	-	-	17	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	264	-117	190	-161	17	193
Netto midlertidige forskjeller	**264**	**-117**	**190**	**-161**	**17**	**193**
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22 %	**58**	**-26**	**42**	**-35**	**4**	**42**

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

Utsatt skattefordel	2024	2023
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	168	107
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	6	15
Sum	**174**	**122**

Utsatt skatt	2024	2023
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-55	-76
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-6	-4
Sum	**-61**	**-80**
Utsatt skattefordel i balansen	**113**	**42**

Note 18
Personalkostnader

	2024	2023
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	2 067	1 844
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 19)	181	163
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 19)	3	1
Andre personalkostnader	35	37
Sum	**2 287**	**2 045**

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

	2024	2023
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 988	1 916
Gjennomsnittlig antall ansatte	2 170	2 134

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

Note 19
Pensjoner og lignende forpliktelser

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

Ytelsesordninger i Norge
Selskapet har ved utgangen av året en kollektiv pensjonsordning som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningen i selskapet tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 172 aktive, 480 pensjonister, 201 opsatte rettigheter. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.
Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig av størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 172 aktive medlemmer.

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

Lukking av ytelsesordning
Det ble i løpet av 2017 besluttet å lukke pensjonsordningen i SPK for ansatte i Vygruppen AS som var over 55 år ved årskiftet 2018/2019. Disse ble med virkning fra 1. januar 2019 overført til en ny, lukket ytelsesordning. Alle medarbeidere yngre enn 55 år på lukketidspunktet fikk en oppsatt rettighet i SPK og ble fra 2019 innmeldt i ny innskuddspensjonsordning i Storebrand.

Alle som har innskuddsordning i Storebrand er også omfattet av privat AFP ordning. Den Private AFP-ordningen blir regnskapsmessig behandlet som innskuddsordning. 2132 ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2024.

I ny trafikkavtale fra 2023 og etterfølgende avtale skal Jernbanedirektoratet dekke forpliktelser til ytelsesordningen i SPK som overstiger hva en innskuddsordning ville kostet selskapet. Forpliktelsen til disse medlemmene er derfor trukket ut av balanseført pensjonsforpliktelse og tilhørende kostnad under. Total pensjonsforpliktelse til disse medlemmene utgjør pr 31.12.2024 MNOK 79.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	**2024**	**2023**
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	1 158	1 105
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-949	-833
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	209	272
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	20	21
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	**229**	**293**
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	293	364
Overført IB pensjonsforpliktelse fra fusjon med Vy Gjøvikbanen AS	59	-
Korreksjon IB Trafikkavtale	-	-161
Årets aktuarielle avvik	-106	167
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	-15	10
Netto finansposter pensjon	11	5
Årets innbetaling til ordningene	-13	-92
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	**229**	**293**
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3	1
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 18	3	1
Årets finansposter pensjoner	**11**	**5**
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	**14**	**6**
Innskuddsplaner		
Kalkulert innskuddspensjon ift Trafikkavtale, resultatført som personalkostnad - se note 18	**14**	**13**
Arbeidsgivers tilskudd ink. AGA, resultatført som personalkostnad - se note 18	**166**	**150**
Totale pensjonskostnader	**195**	**169**

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

	Diskonteringsrente		**Årlig lønnsvekst**		**Økning i G**	
	1%	**-1%**	**1%**	**-1%**	**1%**	**-1%**
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	-52 %	41 %	7 %	-6 %	18 %	-14 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	-12 %	14 %	1 %	-1 %	5 %	-4 %

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

De siste års års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2024	2023	2022	2021	2020	2018
Resultatregnskap						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3	1	40	45	71	90
Avkorting/oppgjør	-	-	-	-	-46	91
Effekt av planendring	-	-	-	-	-	-
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	3	1	40	45	25	181
Netto rentekostnader pensjon	11	5	12	7	12	18
Sum pensjonskostnad	**14**	**6**	**52**	**52**	**37**	**199**
Balanse						
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	1 158	1 105	1 933	2 198	2 129	2 682
Pensjonsmidler	-949	-833	-1 591	-1 562	-1 593	-1 962
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	209	272	342	636	536	720
Ordninger over drift	20	21	22	24	23	22
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	**229**	**293**	**364**	**660**	**559**	**742**

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Diskonteringsrente	4,55 %	3,95 %	3,85 %	2,20 %	1,50 %	2,05 %
Forventet avkastning	4,55 %	3,95 %	3,85 %	2,20 %	1,50 %	2,05 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	4,00 %	3,50 %	3,50 %	2,50 %	1,75 %	2,70 %
G-regulering	3,75 %	3,25 %	3,25 %	2,50 %	1,75 %	2,10 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	3,00 %	2,80 %	2,50 %	1,75 %	1,00 %	1,35 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2024
Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 4,55 % (3,95%). Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserente iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1,50 % og en langsiktig inflasjon på 2,25 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25% for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

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

Gjennomsnittlig gjenstående levealder for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:
Kvinne 24,2 år
Mann 21,0 år

Aktuarielle avvik for 2024 skyldes i hovedsak endring i økonomiske og aktuarielle forutsetninger

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

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

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

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

Note 20
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2024	2023
Leverandørgjeld	283	384
Konsernintern leverandørgjeld	1 501	1 711
Skyldig offentlige avgifter	38	48
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	1 180	857
Sum	**3 001**	**3 000**

Sum leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld til nærstående parter for 2024:708 MNOK (443 MNOK).

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

Note 21
Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning for forpliktelser 2024	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	87	-0	87
Inngående balanse innfusjonert selskap	-	19	19
Endret avsetning i året	3	52	55
Benyttet i løpet av året	-11	-1	-12
Sum	**78**	**71**	**149**

Avsetning for forpliktelser 2023	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	83	12	95
Benyttet i løpet av året	4	-12	-8
Sum	**87**	**-0**	**87**

Klassifikasjon i balansen	2024	2023
Andel langsiktig gjeld	149	87

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

Omstilling
Vy-konsernet offentliggjorde en omstillingsplan i 2016 og en ny plan i 2023 ifb med ny Trafikkavtale. Formålet med omstillingen er å tilpasse seg de endringer som følger jernbanereformen og den nye Trafikkavtalen. Restruktureringsavsetningen samlet er på 20 (29) MNOK ved utgangen av 2024 og er hovedsakelig knyttet til nedbemanning. Avsetningen per 31.12.2024 inkluderer i tillegg kompensasjon knyttet til endret pensjonsordning, hvorav restavsetningen ved utgangen av 2024 er på 58 (58) MNOK.

Note 22
Av- og nedskrivinger

	2024	2023
Årets avskrivinger varige driftsmidler (note 6)	812	920
Sum	**812**	**920**

Note 23
Andre kostnader

	2024	2023
Salgs- og administrasjonskostnader	960	975
Energi og brensel vedr. drift	275	355
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	952	818
Andre driftskostnader	1 517	1 515
Sum	**3 704**	**3 663**

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2024	2023
Lovpålagt revisjon	1	2
Andre tjenester utenfor revisjon	1	-
Sum totalt honorar til revisor	**2**	**2**

Note 24
Finansielle poster

	2024	2023
Renteinntekter	201	144
Konsernbidrag	27	20
Uybytte	37	-
Netto valutagevinst	25	8
Sum	**289**	**172**
Rentekostnader	-433	-111
Andre finanskostnader	-2	-2
Nedskrivninger av aksjer	-76	-
Netto valutagevinster/tap	-31	-41
Sum	**-542**	**-154**
Netto finansposter pensjon	-11	-5
Urealiserte verdiendringer	34	12
Sum finansielle poster	**-230**	**25**

Note 25
Nærstående parter

Vygruppen AS har følgende nærstående parter:

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

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

Styret og ledende ansatte
Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Vyguppen AS.

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

Salg av varer og tjenester	**2024**	**2023**
Offentlig kjøp av persontrafikktjenester	2 832	3 060
Salg av andre varer og tjenester	365	269
Salg selskap i samme konsern	335	409
Sum	**3 532**	**3 738**
Kjøp fra selskaper i samme konsern	433	367
Kjøp av varer og tjenester	2 735	2 927
Sum	**3 168**	**3 294**

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

Fordringer på	**2024**	**2023**
Selskaper i samme konsern	180	435
Tilknyttede selskaper	-	-
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	145	129
Sum	**325**	**564**
Gjeld til	**2024**	**2023**
Selskaper i samme konsern	1 501	1 711
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	708	443
Sum	**2 209**	**2 154**
Lån til		
Selskaper i samme konsern	**1 299**	**1 288**

Det er ingen lån fra nærstående parter.

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

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

Ytelser til ledende ansatte og styret
Det vises til note 31 i Vy-konsernets årsregnskap.

Note 26
Betingede utfall

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

Note 27
Hendelser etter balansedagen

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

SKATTEPOLICY

Bakgrunn

I tråd med forventninger fra eier nedfelt i Eierskapsmeldingen (Meld.St.8 2019–2020), har Vygruppen AS utarbeidet en policy for gruppens skatteatferd. Policyen formidles til alle våre datterselskaper.

Om Vygruppen og vår skattepolicy

Vy er et transportkonsern med aktivitet i Norge og øvrige nordiske land. Morselskapet Vygruppen AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet driver persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig.

All vår virksomhet utføres med fokus på sikkerhet og er tuftet på miljømessige løsninger.

Vår skattepolicy hviler på tre grunnprinsipper:

1. BÆREKRAFT

Skatteinntekter er en forutsetning for bærekraftig utvikling.

Profitable selskaper bidrar til økte skatteinntekter, som igjen bidrar til finansiering av den enkelte stats utvikling. Gjennom suksess i vårt arbeid vil vi indirekte bidra til finansiering av sentrale institusjoner som helse, velferd og utdanning, i tillegg til realkapital og infrastruktur.

2. OPPRINNELSE OG ÅPENHET

Våre selskaper skal betale skatt til det land hvor verdiene skapes.

Vygruppen driver virksomhet i Norge og i Sverige. Uavhengig av hvor virksomheten ligger, skal alle våre selskaper betale skatt til det vertsland hvor verdiene genereres. I tillegg forventes det at alle våre selskaper opptrer transparent overfor det enkelte vertslands skattemyndigheter, herunder gi tidsriktig og korrekt informasjon for å danne grunnlag for skattlegging av selskapet. Det forventes at våre selskaper følger skattelovgivningen i de land de driver virksomhet, både hva lovens bokstav og intensjon angår.

Gjennom aktiv oppfølging skal Vygruppen sørge for at våre selskaper drives ansvarlig og profesjonelt. Det innebærer også at vi skal bidra til økt bevissthet rundt skattelovgivning og etterlevelse av de regler som gjelder for det enkelte selskapet.

3. INTEGRITET OG RETTFERDIGHET

Vi deltar ikke i kunstige ordninger for å redusere skatteprovenyet.

Vygruppen skal ikke med viten bidra til skadelig skattepraksis. Vi skal etter beste evne sørge for at våre selskaper ikke utøver skadelig eller potensielt skadelig skatteatferd. Samtidig vurderer vi det som hensiktsmessig at Vygruppens selskaper benytter seg av de skatteinsitamenter som foreligger for sine virksomheter.

Våre selskaper oppfordres videre til å:

a) Etterleve skattelovgivningen
Selskapene må etterleve alle gjeldende lover og forskrifter i landene de har virksomhet i.

b) Ikke ta del i uthuling av et lands skattegrunnlag og overskuddsflytting

Selskapene må ikke ta i bruk kunstige ordninger, som eksempelvis bruk av internprising for å flytte skattepliktig overskudd fra der de har sin virksomhet.

c) Ikke ta del i aggressiv skatteplanlegging
Selskapene bør ikke ta del i noen form for aggressiv skatteplanlegging som tapper det lokale skattegrunnlaget.

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

+47 23 27 90 00
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Vygruppen AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon
Vi har revidert årsregnskapet for Vygruppen AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et 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, og
- gir konsernregnskapet et rettvisende bilde av konsernets 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.

Grunnlag for konklusjonen
Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon
Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten, bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet
Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et 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 og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller konsernet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet
Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"). DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL and Deloitte NSE LLP do not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more about our global network of member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Registrert i Foretaksregisteret
Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

- 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.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

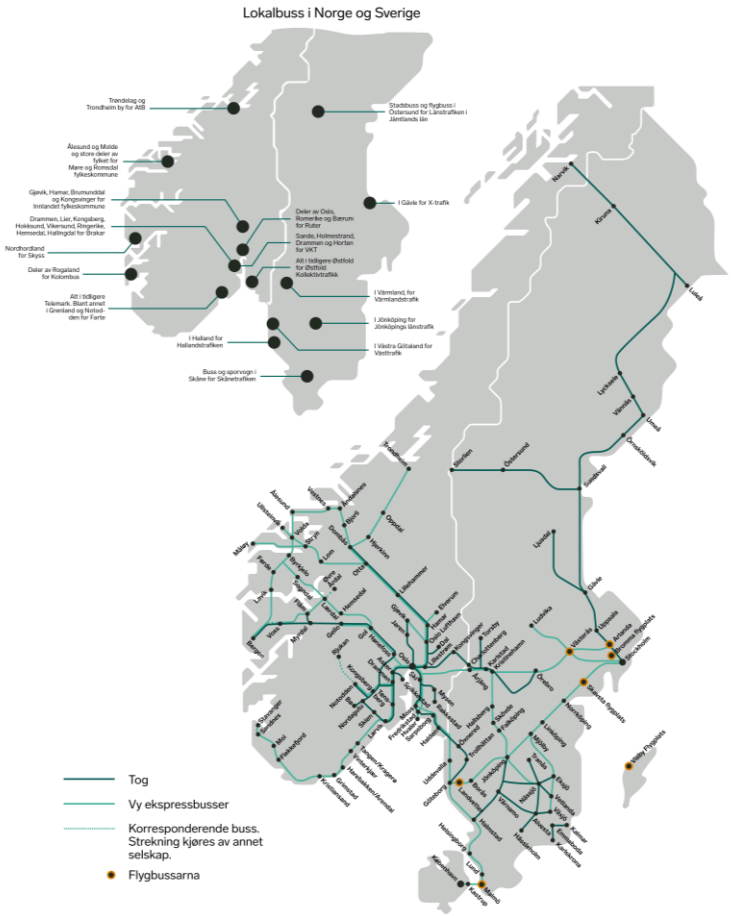
Oslo, 13. februar 2025
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Års- og bærekrafts-rapport 2024

Vygruppen

Vy er et nordisk transportkonsern



Persontog

Omsetning 2024: 8 606 MNOK
2 597 årsverk

Gods

Omsetning 2024: 1 306 MNOK
480 årsverk

Buss

Omsetning 2024: 8 605 MNOK
6 234 årsverk

Nøkkeltall drift og leveranse

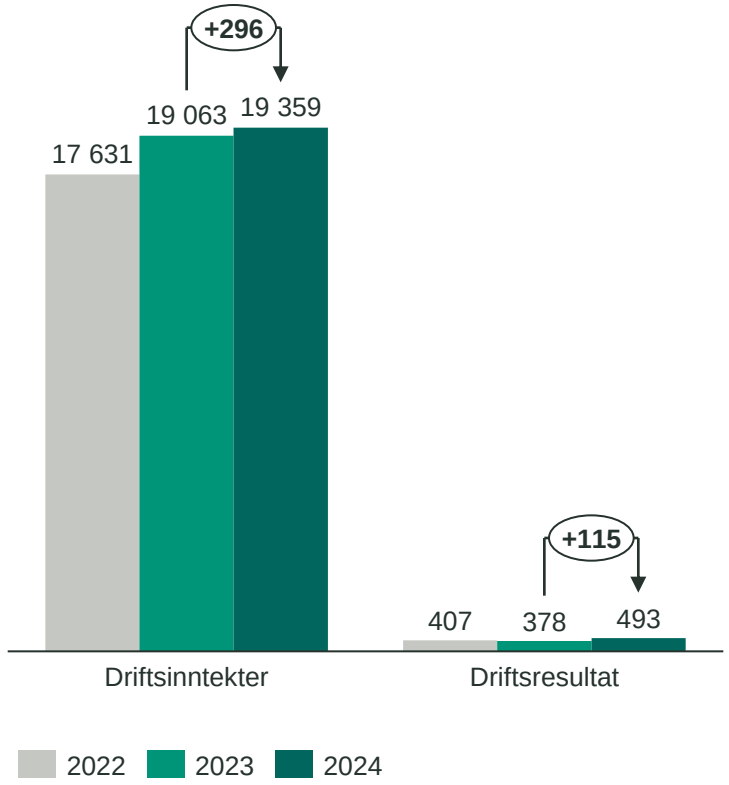
	2024	2023	2022
Vygruppen			
Sykefravær siste 12 mnd.	7,9	8,2	8,0
H1 (skader med fravær per mill. arbeidstimer)	8,9	7,0	6,6
Persontog			
Antall togreiser (mill.)	68,4	66,9	55,7
Produserte setekm. (mill.)	11 376	11 554	10 957
Punktlighet (Norge)	87 %	88 %	85 %
Kundetilfredshet (indeks 0-100)	76	78	78
Buss			
Antall bussreiser (mill.)	144,9	137,6	120,4
Produserte vognkm. (mill.)	200,9	204,3	206,8
Kundetilfredshet - ekspressbuss (indeks 0-100)	82	81	85
Godstransport			
Antall transporterte TEU (1 000)	361	361	374
Antall netto tonnkm. (mill.)	3 044	3 154	3 283

Finansielle nøkkeltall

MNOK	2024	2023	2022
Driftsinntekter	19 359	19 063	17 631
Driftsresultat	493	378	407
Resultat før skattekostnad	-131	79	158
Resultat etter skatt	-112	53	133
Netto kontantstrøm fra drift	1 988	2 176	1 952
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-1 664	-2 022	-1 802
Egenkapitalavkastning (rull. 12 mndr.)	-3,5 %	1,5 %	4,5 %
Egenkapitalandel	15,5 %	14,9 %	23,3 %
NIBD (nominell inkl. netto pensj.gjeld)	12 342	11 988	5 658
Antall årsverk	10 073	9 748	9 746

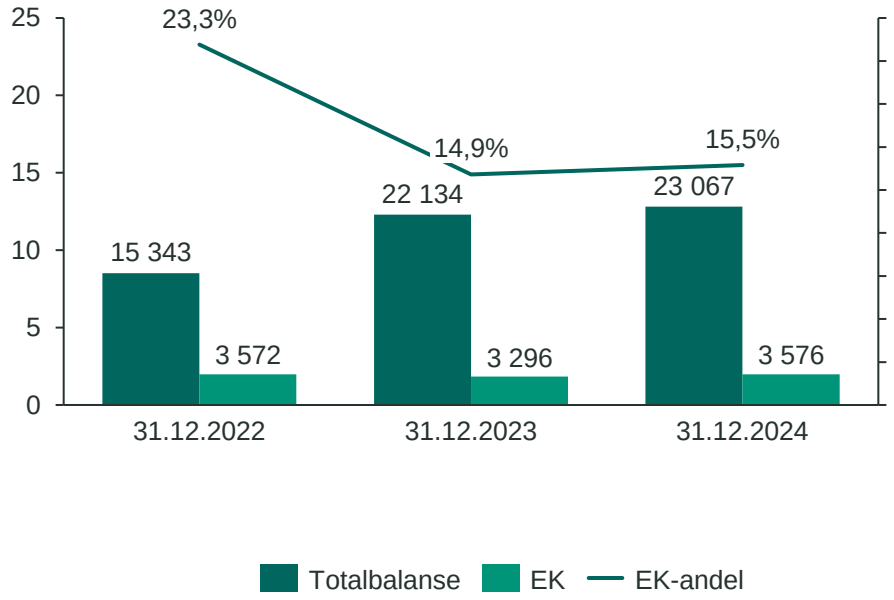
Positiv utvikling i inntekter og driftsresultat, men økte finanskostnader

MNOK	2024	2023	2022
Driftsinntekter	19 359	19 063	17 631
Driftskostnader	18 942	18 726	17 236
Res. andel i tilkn. selskap/felleskontr. virksomh.	76	41	12
Driftsresultat	**493**	**378**	**407**
Sum finansielle poster	-624	-299	-249
Resultat før skatt	**-131**	**79**	**158**
Skattekostnad	19	-26	-25
Resultat etter skatt	**-112**	**53**	**133**

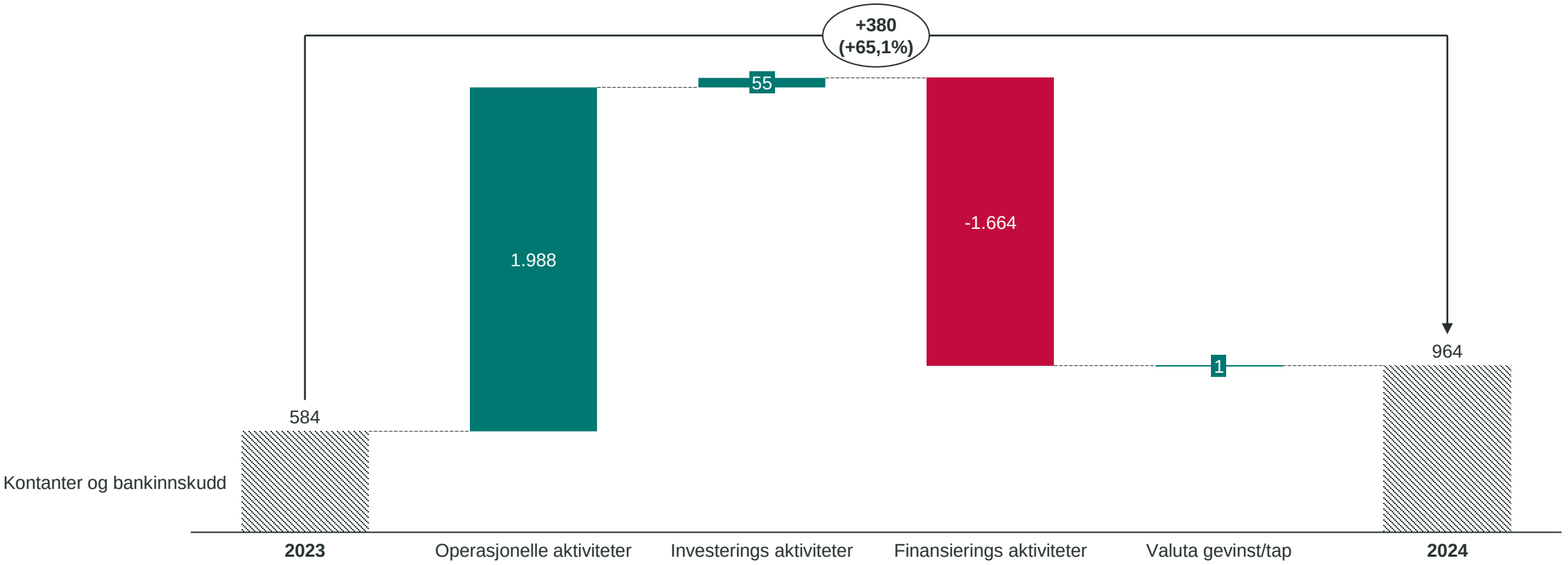


Balanse

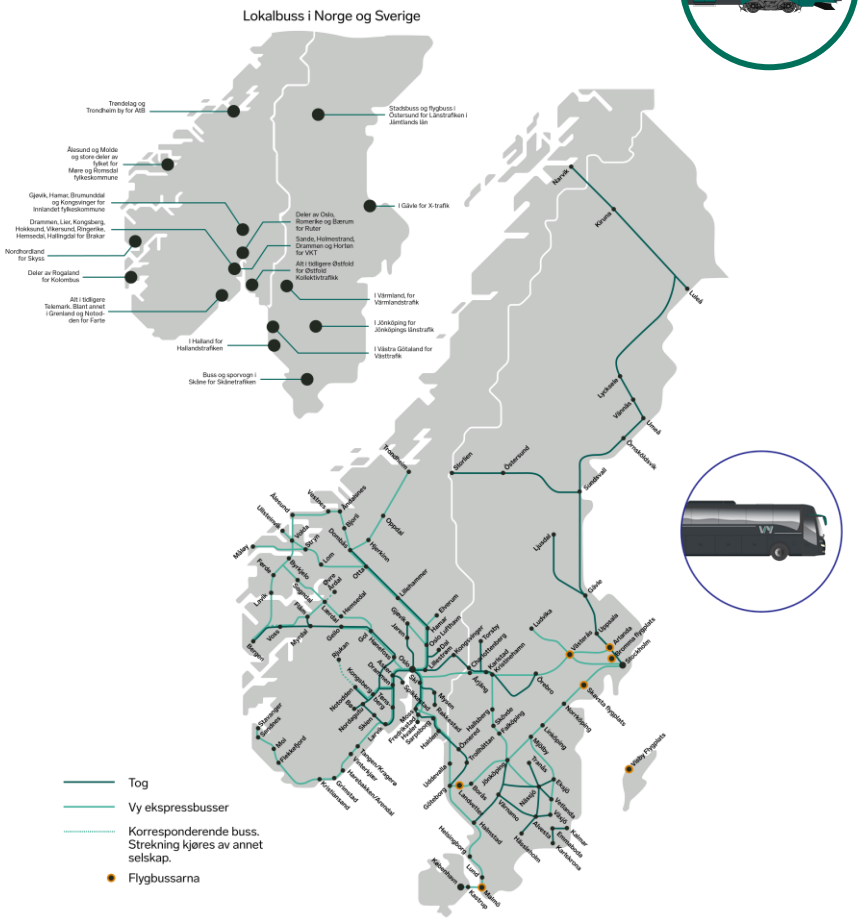
MNOK	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022
Sum anleggsmidler	17 204	16 434	10 182
Sum omløpsmidler	5 863	5 700	5 161
Sum eiendeler	**23 067**	**22 134**	**15 343**
Sum Egenkapital	3 576	3 296	3 572
Sum langsiktig gjeld	13 122	12 849	6 704
Kortsiktig gjeld	6 369	5 989	5 067
Sum gjeld og egenkapital	**23 067**	**22 134**	**15 343**
Netto rentebærende gjeld - inkl. netto pensj.gjeld	12 342	11 988	5 658
Egenkapitalavkastning (ROE)	-3,5 %	1,5 %	4,5 %
Egenkapitalandel	15,5 %	14,9 %	23,3 %



Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden er på +380 MNOK



Økonomi og nøkkeltall per segment



Persontog

MNOK	2024	2023
Antall togreiser (mill.)	68,4	66,9
Produserte setekm. (mill.)	11 376	11 554
Driftsinntekter	8 606	8 429
Driftsresultat	454	275
Segmenteiendeler	9 808	9 960
Investeringer	867	6 903
Punktlighet (Norge)	87 %	88 %
Antall årsverk	2 597	2 582

Buss

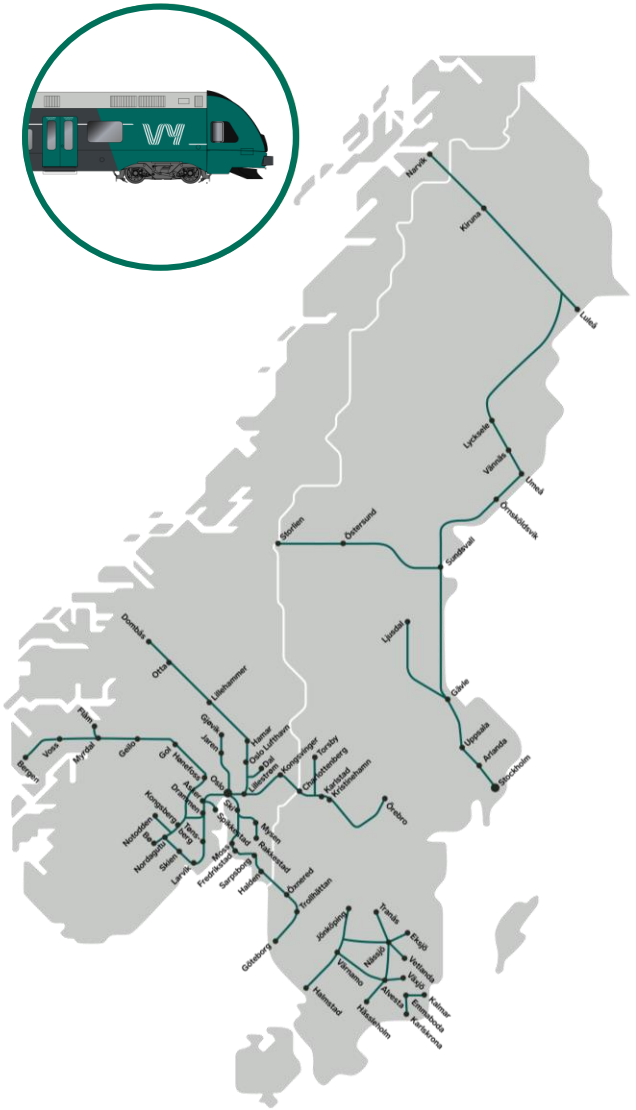
MNOK	2024	2023
Antall bussreiser (mill.)	144,9	137,6
Produserte vognkm. (mill.)	200,9	204,3
Driftsinntekter	8 605	8 466
Driftsresultat	224	303
Segmenteiendeler	8 872	7 816
Investeringer	1 947	1 276
Antall årsverk	6 234	6 021

Gods

MNOK	2024	2023
Antall transporterte TEU (1 000)	361	361
Antall netto tonnkm. (mill.)	3 044	3 154
Driftsinntekter	1 306	1 268
Driftsresultat	-141	-79
Segmenteiendeler	1 266	1 435
Investeringer	47	307
Antall årsverk	480	470

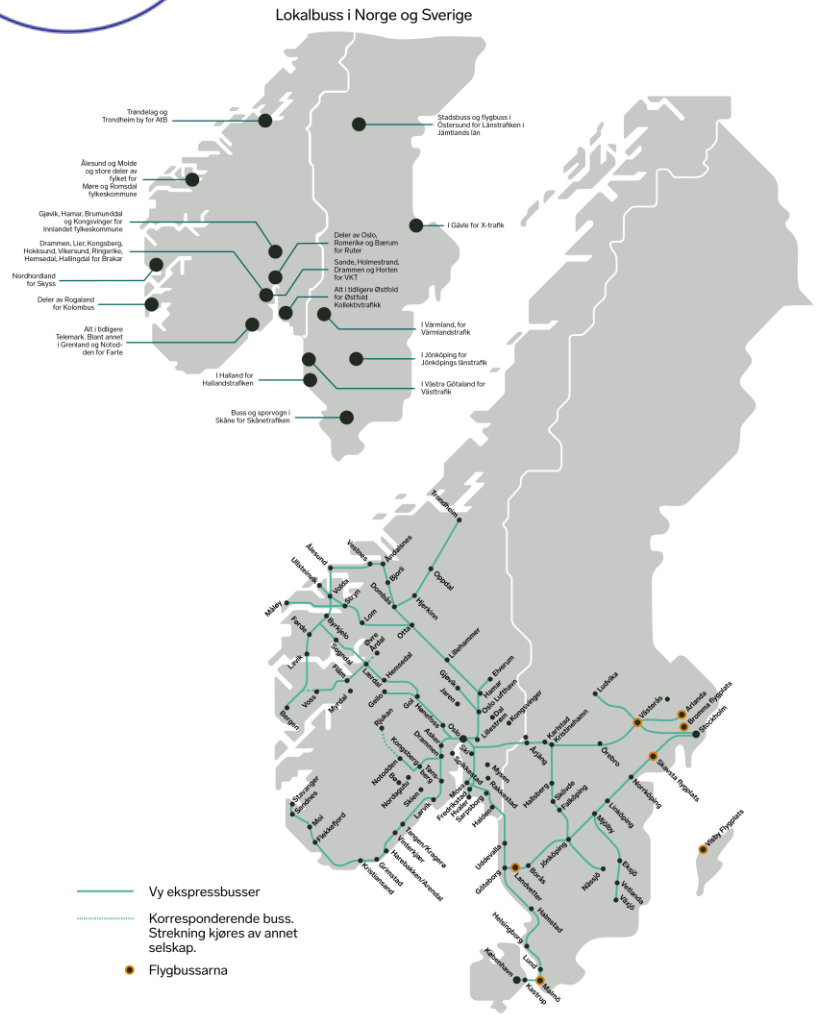
Vy tog

MNOK	2024	2023	2022
Antall togreiser (mill.)	68,4	66,9	55,7
Produserte setekm. (mill.)	11 376	11 554	10 957
Driftsinntekter	8 606	8 429	7 947
Driftsresultat	454	275	576
Segmenteiendeler	9 808	9 960	3 871
Investeringer	867	6 903	270
Punktlighet (Norge)	87 %	88 %	85 %
Antall årsverk	2 597	2 582	2 566



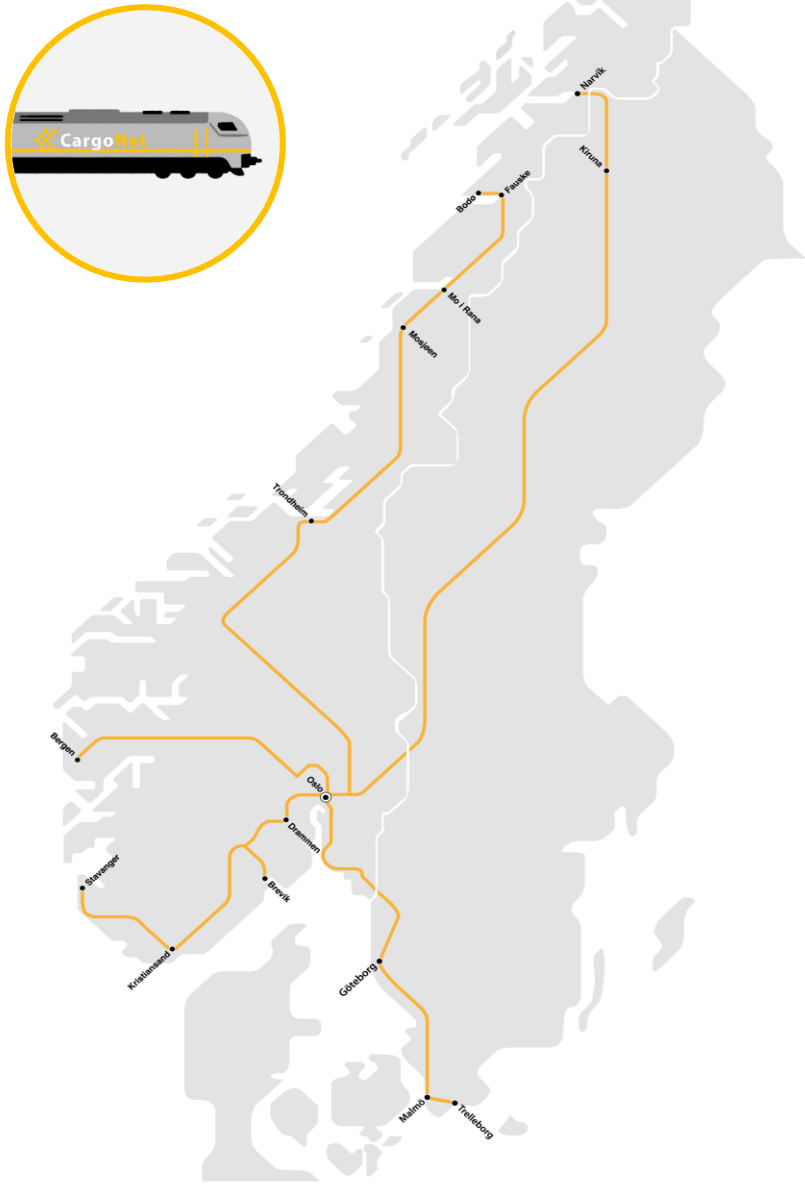
Vy buss

MNOK	2024	2023	2022
Antall bussreiser (mill.)	144,9	137,6	120,4
Produserte vognkm. (mill.)	200,9	204,3	206,8
Driftsinntekter	8 605	8 466	7 621
Driftsresultat	224	303	25
Segmenteiendeler	8 872	7 816	7 192
Investeringer	1 947	1 276	261
Antall årsverk	6 234	6 021	6 090



Gods

MNOK	2024	2023	2022
Antall transporterte TEU (1 000)	361	361	374
Antall netto tonnkm. (mill.)	3 044	3 154	3 283
Driftsinntekter	1 306	1 268	1 247
Driftsresultat	-141	-79	19
Segmenteiendeler	1 266	1 435	1 257
Investeringer	47	307	284
Antall årsverk	480	470	402



Viktige hendelser i 2024

- **Antall reisende med kollektivtilbudene i tog og buss er økende:**
  - Økning i antall reiser med persontog i Norge med 2,5 prosent sammenlignet med i fjor
  - Økning i antall reiser med buss på 5,3 prosent sammenlignet med i fjor
  - Antall reiser på Flåmsbana har økt med 22,5 prosent sammenlignet med i fjor
- **Tilbud til kundene preget av utfordrende drift for persontog og gods:**
  - En tøff vinter med infrastrukturutfordringer skapte store utfordringer for driften og medførte mer skader på togene enn tidligere vintersesonger og lavere kapasitet enn planlagt. Dette har rammet togpassasjerene spesielt hardt. Total punktlighet endte på 86,8 prosent for året.
  - Dovrebanen åpnet igjen 20.mai 2024 etter at den raste i elven august 2023. Denne langvarige stengingen og andre brudd på infrastrukturen har begrenset godstransport på bane, og innebåret et redusert tilbud til godskundene.
- **Nye satsinger og kontrakter til Vy:**
  - Vy vant og startet opp to busskontrakter i Bærum etter at Unibuss, som en del av rekonstruksjonen av selskapet, måtte si fra seg to kontrakter med Ruter.
  - Vy gjenvant bussanbudene på Møre og startet ny anbudsperiode i Drammen.
  - Flere el-busser i drift og nye prosjekter for selvkjørende buss i Gøteborg og Stavanger.
  - Regjeringen har offentliggjort at Vy direkte tildeles kjøringen på Sørlands-, Jær- og Arendalsbanen fra desember 2027.
- **Vy og Flytoget slås sammen:**
  - Regjeringen har besluttet at Vy og Flytoget skal slås sammen tidlig i 2025 ved at Flytoget skal bli et datterselskap i Vygruppen.

Finanskalender

Styrebehandling:	Resultat:
28.mai 2025	Tertialregnskap T1 2025
23.september 2025	Tertialregnskap T2 2025

Tertialrapporten er i sin helhet publisert på Vy.no