



Klimaomstillingsplan for Vygruppen

Versjon 1.0 – November 2025

Klimaomstillingsplanen er utarbeidet basert på tilgjengelig informasjon og datagrunnlag per dags dato. Det kan forekomme feil eller unøyaktigheter i tallmaterialet, beregninger og forutsetninger som er benyttet. Endringer i rammebetingelser, ny kunnskap eller oppdaterte data kan påvirke vurderinger og anbefalinger i planen. Planen skal derfor betraktes som et levende dokument som vil revideres ved behov

Innhold

- 1 Vy er en del av løsningen
- 2 Mål for egne utslipp
- 3 Avhengigheter, rammebetingelser og risiko
- 4 Integrering i Vy sin styringsmodell
- 5 Appendiks



Transport står for en tredjedel av Norges klimagassutslipp. Som Nordens største landbaserte transportkonsern, har Vy en viktig rolle med å redusere utslipp ved å fremme kollektivtransport og godstransport på vei og skinner.

Vår visjon er at Vy skal gjøre det enkelt å velge miljøvennlig



Hver tur teller! Introduksjon fra Gro Bakstad, konsernsjef i Vy

Verden står overfor en av de største utfordringene i vår tid: Klimaendringer. Vi ser allerede virkningen av et klima i endring rundt oss, med blant annet mer ekstremvær som har påvirket Vy sin evne til å yte et godt tilbud.

Siden transportsektoren står for omtrent en tredjedel av Norges klimagassutslipp, er det viktig at Vy reduserer sine egne utslipp for å bidra betydelig til nasjonale klimamål og gjøre kollektivtransport til et enda mer bærekraftig alternativ.

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

Vy satser på elektriske busser, lanserer flere nye ekspressbussruter og piloterer nye spennende prosjekter som selvkjørende busser. Vi øker også antall avganger med togene våre. Dette er viktige grep for å få flere til å reise miljøvennlig.

Hos Vy erkjenner vi vårt ansvar og vår mulighet til å bidra til en mer bærekraftig fremtid. Dette krever at vi løpende forbedrer måten vi driver forretning på, slik at vi både reduserer våre utslipp og miljøpåvirkning, samtidig som vi får flere over fra privatbilen til kollektivt. Denne klimaomstillingsplanen er vår forpliktelse til å gjøre en forskjell. Planen skisserer de konkrete tiltakene vi vil gjennomføre for å redusere våre klimagassutslipp, forbedre energieffektiviteten og fremme mer bærekraftige transportløsninger.

Vy klarer ikke gjøre dette alene, det krever samarbeid og innsats fra hele transportsektoren. Sammen skal vi arbeide for å skape en sektor som er enda mer effektiv og miljøvennlig.



A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Gro Bakstad'.

Gro Bakstad / Konsernsjef

For at transportsektoren skal redusere utslipp må det skje endringer på samfunns- og selskapsnivå gjennom å unngå, flytte og forbedre

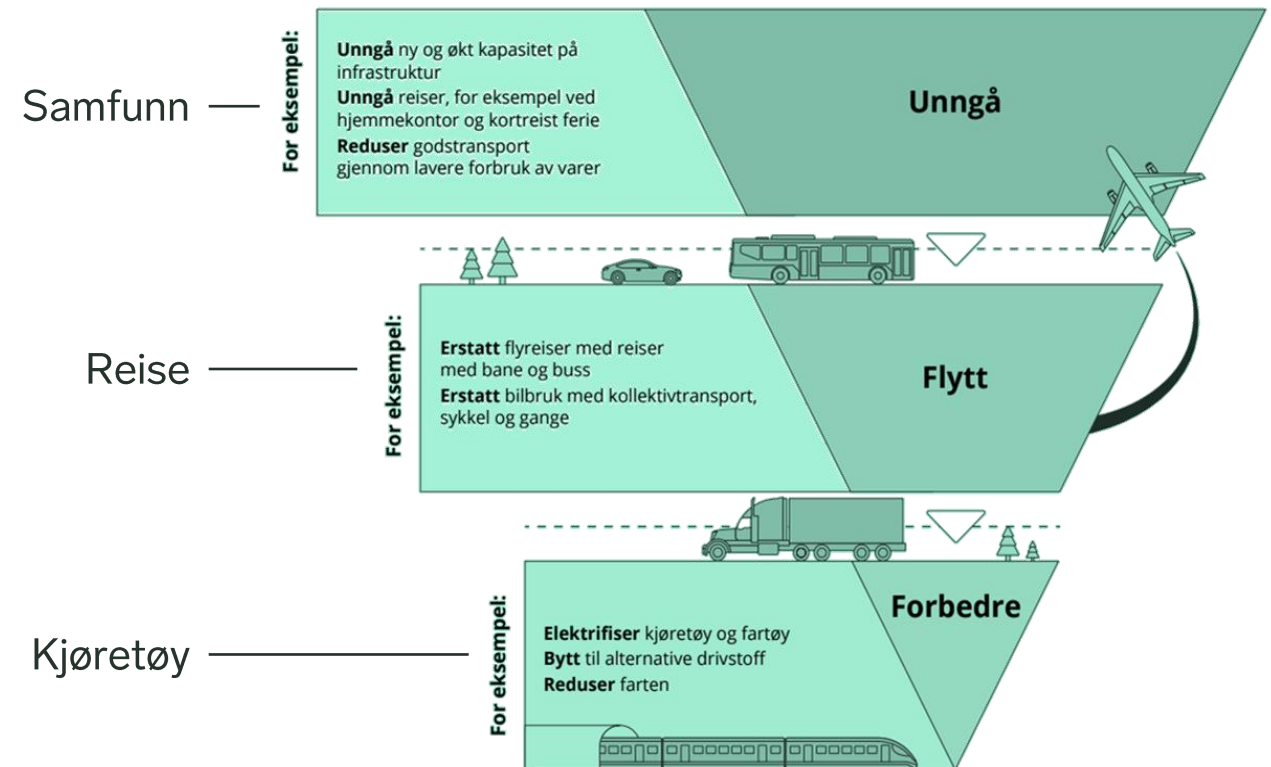
Rammeverket «unngå – flytte – forbedre» (UFF) er et nyttig utgangspunkt for hvordan transportsektoren skal redusere utslipp. Vy støtter opp om dette rammeverket.

For å omstille transportsystemet til et lavutslippssamfunn er det sentralt å redusere behovet for transport så mye som mulig, flytte det som kan flyttes til transportmidler med lavere energiforbruk og utslipp, og til slutt forbedre teknologiene.

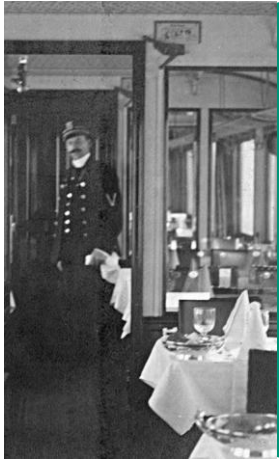
Helt forenklet kan man si at tiltakene for å unngå transport ligger på samfunnsnivå. Disse utløses best gjennom planlegging av transportsystem og samfunnsstrukturer. Eksempelvis bruk av digitale møter og hjemmekontor, samt transporteffektiv arealplanlegging som reduserer avstanden mellom bosteder og reisemål.

Vy har hovedfokus på «flytte» og «forbedre». Vi skal ha et tilbud som medfører at flere velger kollektivreiser over privatbil eller fly, samt elektrifisere alle våre fossile kjøretøy. For kjøretøy som allerede er elektriske skal vi gjennomføre tiltak for å redusere energiforbruket.

Rammeverket for tiltak unngå – flytte – forbedre (UFF) i transportsystemet (Klimautvalget 2050)



Vy har en lang og stolt historie



I 1883 ble
Norges
Statsbaner
opprettet



CargoNet ble
etablert i 2002, men
NSB har fraktet gods
på skinner siden
opprettelsen



I 1925 startet
NSB Biltrafikk
sine første ruter



Nå er vi Nordens største landbaserte transportselskap
... og vi skal lede an mot et effektivt kollektivtilbud i et lavutslippssamfunn

Vy sin strategi er bærekraftig og leverer på flere av FNs bærekraftsmål

Visjon:

Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig

Hovedmål:

Vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid



Gode kundeopplevelser
hver dag



Bransjeledende
innovasjon



Effektiv og pålitelig i alt vi
gjør



Engasjerte og kunde-
orienterte medarbeidere



Verdier:

Kundeglede, Ansvarlighet og Samspill

Strategiske fokusområder for bærekraft i Vygruppen for 2025

Fokusområde for
denne planen

Klima og miljø

Sosialt

Forretningsetikk

Tilnærming

- Tilby miljøvennlig person- og godstransport
- Kutte utslipp i egen operasjon og verdikjeden i tråd med Parisavtalen
- Ruste oss for endrede klimaforhold og klimapolitikk

- Være en trygg og ansvarlig arbeidsplass med en åpen og inkluderende kultur
- Tiltrekker oss og utvikler kompetente og engasjerte medarbeidere
- Fokus på arbeidsforhold i egen operasjon og i verdikjeden (leverandørkjeden)
- Gjøre det enkelt å velge kollektivtrafikk

- Integrere bærekraft i prosesser og beslutningstaking på tvers av organisasjonen vår
- Åpenhet knyttet til vårt arbeid og våre utfordringer og muligheter fremover

Prioriteringer

- Øke andelen elektriske kjøretøy
- Redusere energiforbruket for våre elektrifiserte modaler
- Tilpasse oss klimaendringer
- Kartlegge og minimere forbruk av jomfruelige og kritiske råvarer

- Kompetanseutvikling til ansatte
- HMS på arbeidsplassen
- Støtte inkludering og mangfold
- Fremme ansvarlig innkjøp
- Tilby tilgjengelig og pålitelig transport, med transparent informasjon til alle kunder

- Arbeide mot inhabilitet og korrupsjon
- Sette høye krav til etikk i verdikjeden
- Opplyse og opplære om rapportering på kritikkverdige forhold

Vy forhindrer en vesentlig mengde klimagassutslipp fra å oppstå i Norge og Sverige...

I 2024 kjørte Vygruppen

7 234 millioner

personkilometer med våre tog og busser

og fraktet

3 043 millioner

tonnkilometer gods på bane

... dette medfører at vi reduserer Norges klimagassutslipp i 2024 med

787 525 tonn

CO₂e sammenliknet med om våre kunder i stedet hadde reist med privatbil eller fraktet gods med lastebil på vei

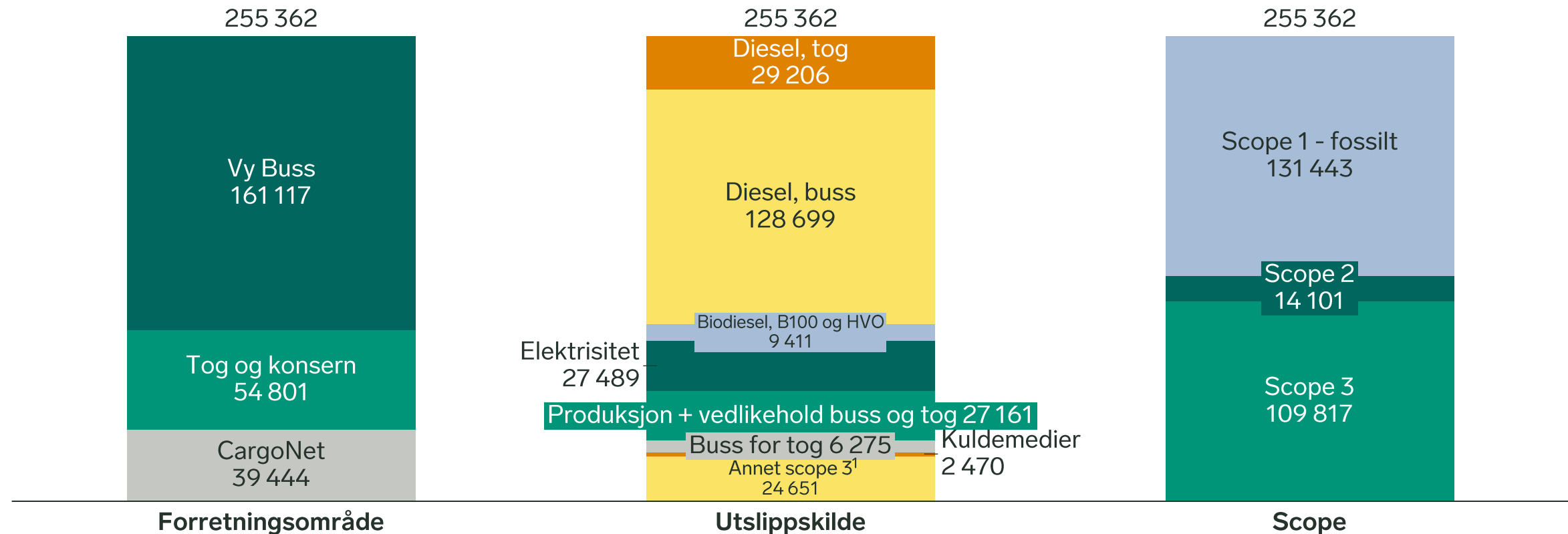
Dette tilsvarer det årlige utslippet fra

400 860 biler

Scope 4 (unngåtte utslipp) er foreløpig ikke 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 kjøring med bil og lastebil. 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.

... men vi har også betydelige egne utslipp som vi må redusere, særlig fra produksjon og forbrenningen av diesel brukt som drivstoff

Klimagassregnskap for Vygruppen 2023, tCO₂e
Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



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

Vy har satt ambisiøse mål for reduksjon av egne klimagassutslipp

Hovedmål ...

Vy skal kutte 42 % av direkte utslipp, samt 25 % av våre indirekte utslipp innen 2030¹

Vy skal redusere våre totale utslipp med 90 % innen 2050¹

skal nås gjennom å ...

Elektrifisere alle fossile utslippskilder og sikte mot 100 % elektriske busser

Redusere energiforbruket i både tog og busser gjennom kontinuerlig energieffektivisering

I planen har vi satt tydelige mål for energiforbruk og totale utslippskutt. Utslippsmålene er i tråd med Parisavtalen og er sendt inn til Science-Based Targets initiative (SBTi) for validering. Omstillingsplanen er integrert i vår strategi og sammenfaller med vår visjon. Planen sier noe om hvordan vi skal nå målene og er basert på dagens kunnskap, den vil derfor måtte oppdateres når vi høster erfaringer og ny teknologi utvikles.

For å lykkes med målene våre er Vy avhengige av engasjement og samarbeid, både internt og i sektoren for øvrig. Spesielt er vi avhengige av et ladenettverk for tungtransport og en toginfrastruktur med høy oppetid. Vy forplikter seg til å være en proaktiv og konstruktiv partner, som støtter politikken som fremmer målene i Parisavtalen.



For å nå målene har vi identifisert en rekke delmål og tiltak

Status forretningsområder (scope 1 + 2)

Status verdikjede (scope 3)

Basisår 2023

Buss

- 137,6 millioner reisende
- 109.330 tCO₂e
- 8 % av totale rutekm på el
- 43 % av konsernets totale utslipp i 2023

Persontog

- 65,8 millioner reisende
- 12.313 tCO₂e
- 5 % av konsernets totale utslipp i 2023

Godstog

- 1268 MNOK i omsetning
- 23.901 tCO₂e
- 9% av konsernets totale utslipp i 2023

Verdikjede

- 8,5 milliarder NOK i innkjøp av varer og tjenester i året
- 109.817 tCO₂e
- Står for 43% av konsernets totale utslipp i 2023

Tiltak forretningsområder (scope 1 + 2)

Tiltak verdikjede (scope 3)

Utslippsmål

Kort sikt
(2030)

- 85 % av rutekm på el i Norge¹ 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
- 10 % bruk av elektrisk løftemateriell

- Økning i antall elbusser (reduserer utslipp knyttet til produksjon og frakt av diesel)
- 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

- 75 % elektrisk løftemateriell
- 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



Kilde: ¹Hovedsakelig anbudstrafikk (mesteparten av kjørte kilometer), samt shuttlebuss til Gardermoen og kommersielle bussruter inn/ut av Oslo-regionen

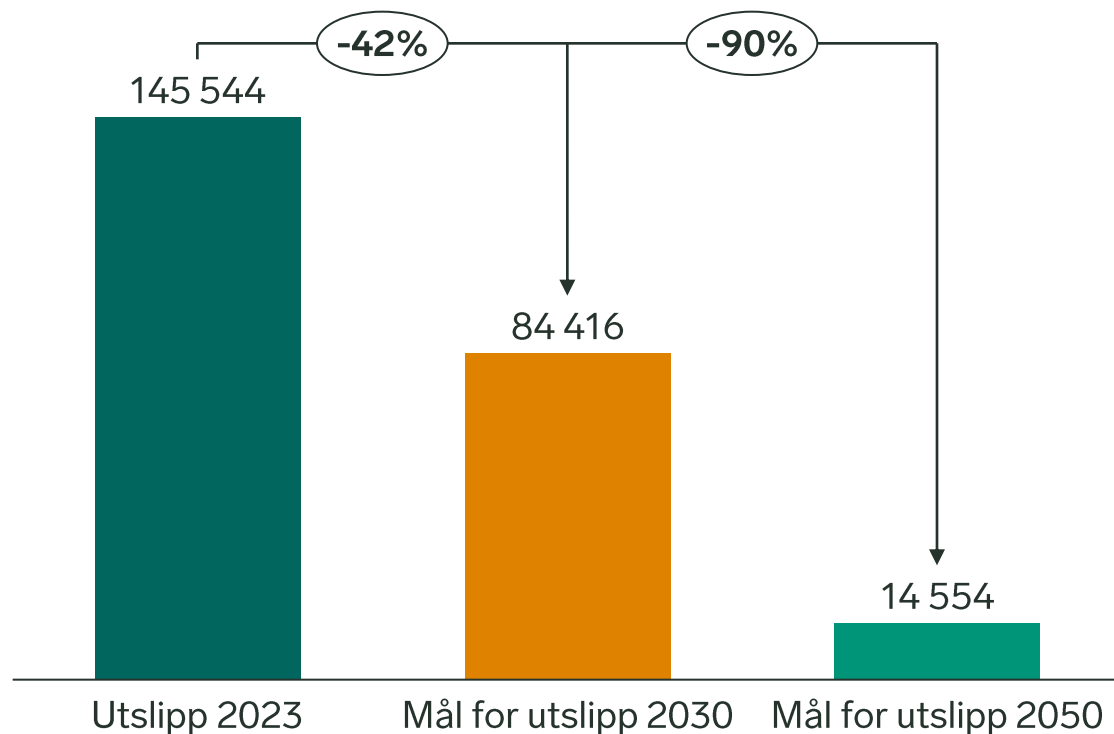
Note: Vy har en tydelig ambisjon om å redusere klimagassutslipp, men det er flere rammebetingelser og forutsetninger som må være på plass for at vi skal lykkes som eks. infrastruktur, politiske prioriteringer, tilgjengelig og fungerende teknologi og økonomiske virkemidler, se side 21 og utover for mer informasjon

Vygruppens mål om utslippskutt er i tråd med Parisavtalen

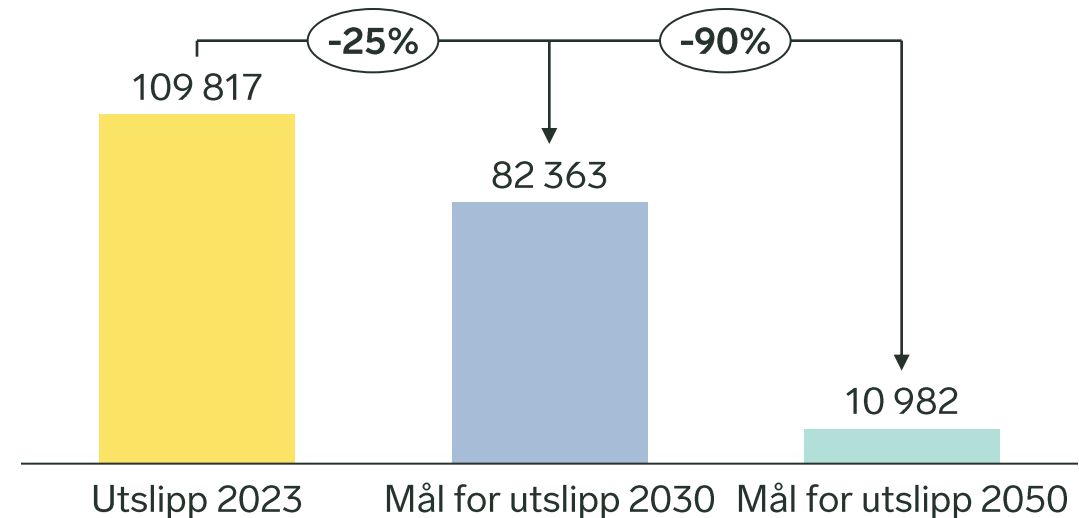


Parisavtalen fra 2015 har som mål å begrense global oppvarming til under 2 °C, helst 1,5 °C. Norge er forpliktet gjennom avtalen og samarbeider med EU om å kutte utslipp med minst 55 % innen 2030, men har utfordringer med å nå målene nasjonalt. Våre utslippsmål er under validering av Science Based Target Initiative for å bekrefte at de er i tråd med Parisavtalen.

**Ambisjoner for utslippsreduksjon direkte utslipp
(scope 1-2)**



**Ambisjoner for utslippsreduksjon indirekte utslipp
(scope 3)**

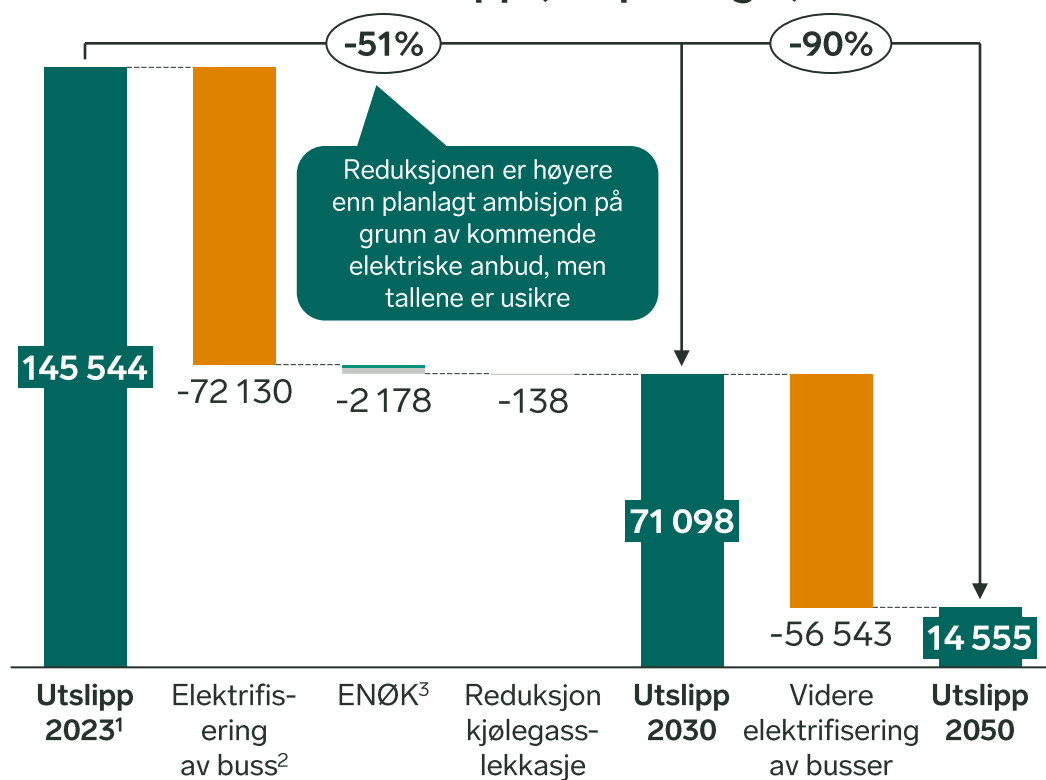


Målsatt utslippsreduksjon oppnås primært gjennom elektrifisering av bussparken

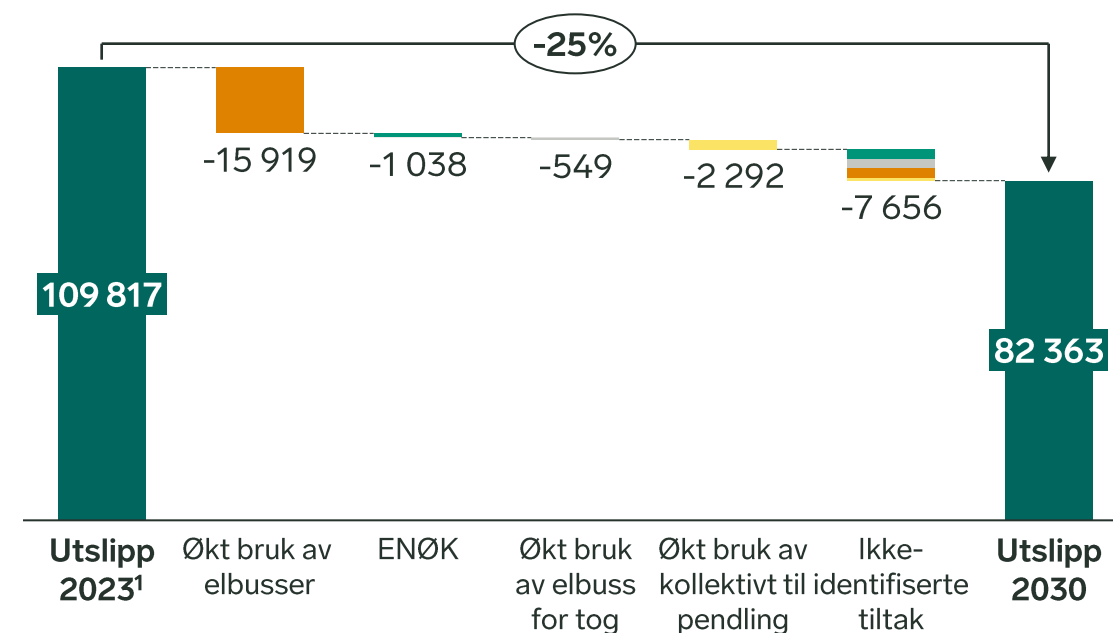
Planlagt reduksjon av utslipp 2023-2050, tCO₂e |

■ Totalt ■ Cargonet ■ Tog ■ Buss ■ Konsern

Direkte utslipp (scope 1 og 2)



Indirekte utslipp (scope 3)



¹Utslipet 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

²Inkludert økning i bruk av elektrisitet til el-busser ³Tallene inkluderer en medregnet vekst i persontog

Investeringer¹ som bidrar til klimaomstilling for Vygruppen

De største kostnadene som bidrar til klimaomstilling er kjøp/leasing av nye og mer energieffektive tog, elektriske busser og ladeinfrastruktur, samt nytt materiell til CargoNet. Vy er historisk vant med å løpende bytte ut materiell gjennom anbud når ny og bedre teknologiutslippsteknologi er tilgjengelig. Det meste av vår bussvirksomhet kjører anbudstrafikk, og investeringen blir dekket av anbudsgiver gjennom kontraktsperioden.

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 investeringene være investeringer i elektrisk drevne busser og tilhørende ladeinfrastruktur. Dette vil medføre at andelen taksonomiforenlig omsetning, driftskostnader og investeringer vil øke fremover. Tallene i omstillingsplanen er integrert med konsernets økonomiplaner.

Investeringer (CAPEX) knyttet til nytt materiell og energieffektivisering, MNOK

	Prognose 2025	2026	2027	Planlagt 2028	2029	2030	
Tog	126	2 096	2 153	678	-	-	Leasing av nytt materiell og investeringer knyttet til elektrifisering og ENØK
CN	16	60	10	38	-	-	Leasing og investeringer knyttet til elektrifisering og ENØK
Buss	962	1 318	1 685	1 047	1 800	3 252	Leasing av nytt materiell og investeringer knyttet til elektrifisering og ENØK
Sum	1 103	3 474	3 847	1 763	1 800	3 252	

Driftskostnader (OPEX) knyttet til drift av elektrisk materiell og energieffektivisering, MNOK

	Prognose 2025	2026	2027	Planlagt 2028	2029	2030
Tog	1 252	1 206	1 250	1 435	1 526	1 874
CN	94	94	95	95	96	98
Buss	130	154	210	244	313	457
Sum	1 476	1 454	1 555	1 774	1 935	2 429



¹Definisjoner i tråd med taksonomi forordningen. Capital Expenditures (CAPEX) er investeringer i «grønne» (elektrisk drevne) eiendeler samt ENØK tiltak. Operating Expenses (OpEx) er kostnader knyttet til renhold og vedlikehold av «grønne» anleggsmidler i bedriften. Dette er totalkostnaden og ikke merkostnaden sammenlignet med konvensjonelle dieseldrevne anleggsmidler.



Buss: Dypdykk i tiltak for å redusere utslipp

Bakgrunn og veien fremover

Bussdriften stod for omtrent 60 % av selskapets totale klimagassutslipp i 2023, og det er derfor essensielt å redusere disse utslippene. De fleste Vy-busser opererer under anbudskontrakter, som utgjør rundt 80 % av de totale kjørte kilometerne. På grunn av markedsutviklingen etterspørres det nå mange flere elektriske busser i nye anbudskontrakter noe vi er glade for.

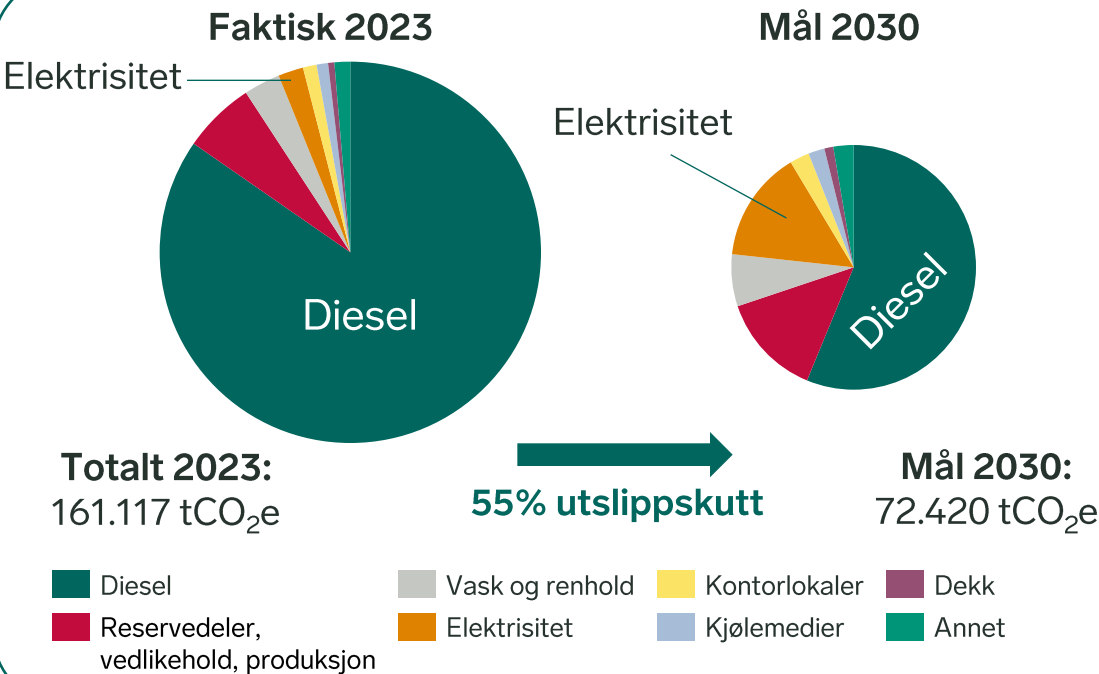
- Faglige vurderinger Vy har gjort i 2024, anslår at 90 % av anbudstrafikken i Norge vil være elektrisk innen 2030, mens kommersiell busstrafikk vil være 38 % elektrisk
- Innen 2050 forventes all busstrafikk i Norge å være elektrisk
- I Sverige anslås det at 30 % av busstrafikken vil være elektrisk innen 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 har per i dag ca. 500 elektriske busser i drift i Norge og Sverige av omtrent 3.400 totalt. Transport med el-buss er økt fra ca. 2 millioner km i 2020 til 23 millioner km i 2024.

For å lykkes med utslippskuttene er vi avhengige av at fylkeskommunene går bort fra dieselanbud og fokuserer på elektrisitet fremover, samt at teknologi er tilgjengelig for våre kommersielle busser se side 21-23 for mer informasjon.

Utslipp basisår og mål 2030



Mål 2030

- 85 % av rutekm på el i Norge¹ og 30 % i Sverige
- 70 % rutekm på biodiesel i Sverige

Mål 2050

- 100 % av rutekm på el i Norge og 80 % i Sverige (resterende på biodiesel)

Sentrale KPIer

KPIer	2024	Mål 2025	Mål 2030	Mål 2050
Direkte utslipp av CO ₂ e per setekm. (gram)	26,7	24	18	0
Andel rutekm. el i Norge av totalen (%)	9,2 %	16,0%	85 %	100 %
Andel rutekm. el i Sverige av totalen (%)	11,0 %	17,7%	30 %	100 %



¹Hovedsakelig anbudstrafikk (mesteparten av kjørte kilometer), samt kommersielle bussruter i Oslo-regionen



Tog: Dypdykk i tiltak for å redusere utslipp

Bakgrunn og veien fremover

Tog er allerede blant de mest miljøvennlige transportformene i Norge. Veitrafikk står for nesten 9 % av landets årlige CO₂-utslipp, tog står bare for 0,1 %.

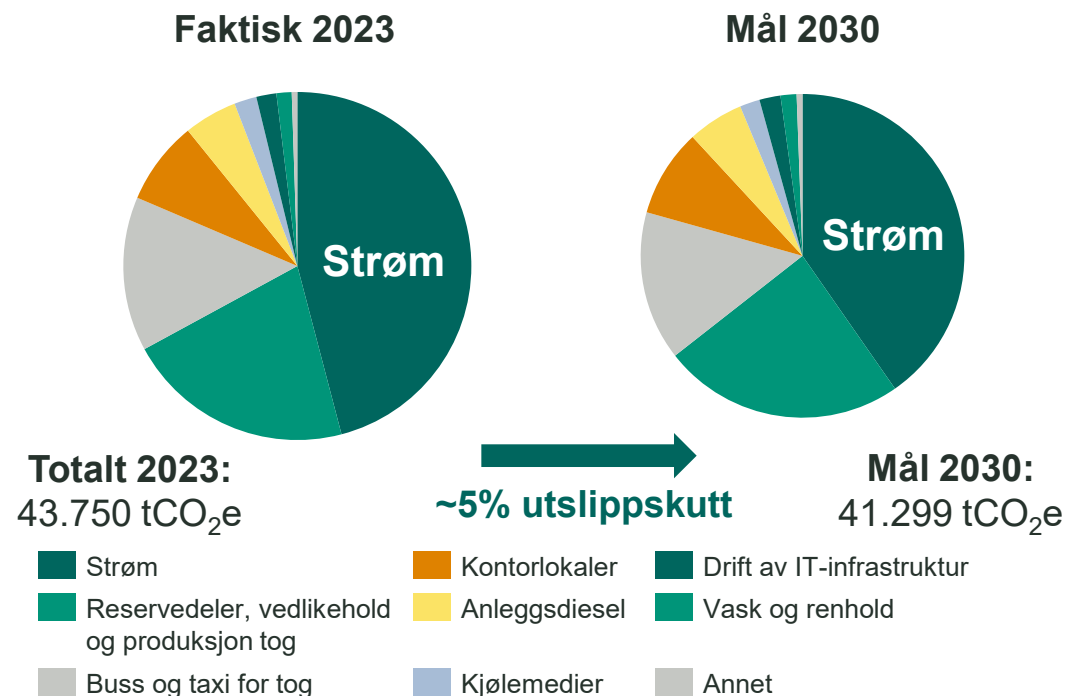
Siden alle Vy sine tog i dag er elektriske er hovedfokuset å jobbe med energireducerende tiltak. Vy tog jobber blant annet med å:

- Øke kunnskapen om energieffektiv kjørestil blant lokførere, inkludert bruk av topografi, raskere oppnåelse av mål hastighet og planlegging av hastighetsvariasjoner.
- Implementere en kjørestilsapp for lokførere
- Teste ny programvare som justerer standardtemperaturen i passasjervognene og styrer inneklimate smartere for å redusere energiforbruk
- I tillegg så kjøper Vy strøm med opprinnelsesgarantier for drift av elektriske tog, noe som sikrer at strømmen kommer fra fornybar vannkraft i Norge

Norske Tog vil levere nye fjern- og lokaltog fra 2026 som er mer moderne og skal ha lavere energiforbruk enn dagens eldre materiell. 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 pga. sviktende infrastruktur.

Vi stiller i dag krav til Euroklasse ved buss for tog, men vil fokusere på å elektrifisere deler av transporten mot 2030 når leverandørene har materiellet tilgjengelig.

Utslipp basisår og mål 2030



Mål 2030

- 10% reduksjon i energiforbruk
- 29% reduksjon i kjølegassforbruk
- 10% elektrifisering av buss for

Mål 2050

- 100% elektrifisering av buss for tog

Sentrale KPIer

KPIer	2024	Mål 2025	Mål 2030	Mål 2050
kWh brukt per personkilometer	26,7	24	WIP ¹	WIP ¹
%-andel elektriske busser i buss for tog	0 %	0 %	10 %	100 %



Gods: Dypdykk i tiltak for å redusere utslipp

Bakgrunn og veien fremover

Hver dag går det mer enn 50 godstog med containere mellom norske byer. Kombigodstogene sørger for at transportene blir gjennomført på miljøvennlig og effektiv måte, og sparer samfunnet for klimagassutslipp, lokal luftforurensning og tapte liv i trafikken.

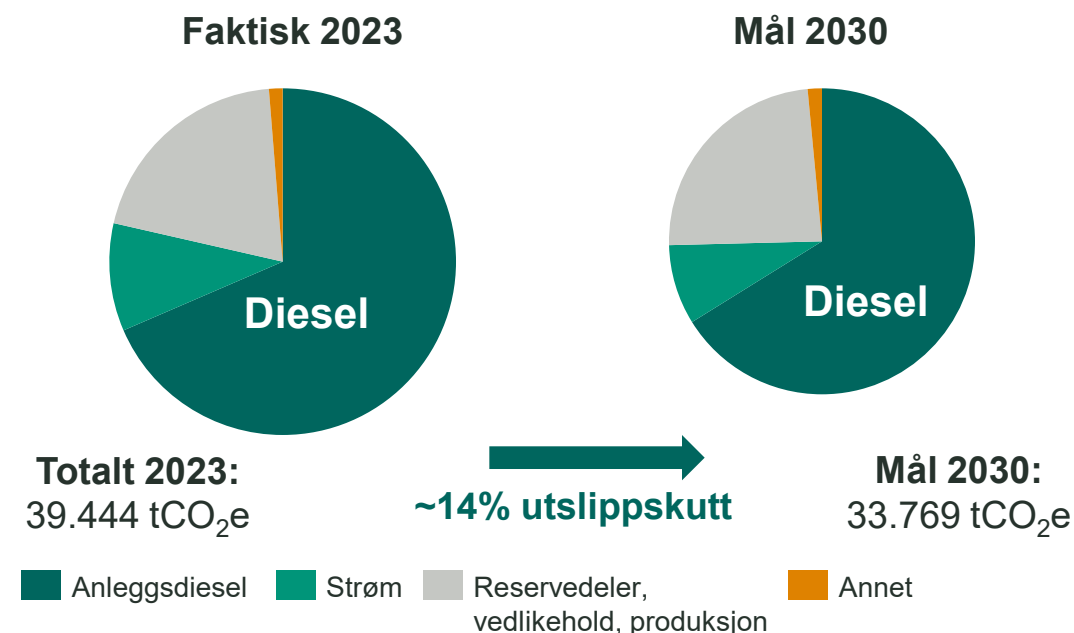
CargoNet jobber med å redusere energiforbruket ved togfremføring gjennom blant annet opplæring i kjørestil. Vi erstatter eldre diesellokomotiver med hybridlokomotiver for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp. De nye lokomotivene har tilbakemating av elektrisitet til nettet ved bremsing.

Vi samarbeider med terminalleverandører for å utvikle utslippsfritt løfteutstyr, og har som første operatør i Europa testet elektriske maskiner med løftekapasitet på opptil 45 tonn. Selv om ytelsen foreløpig ikke matcher dieselutstyr og vi måtte avbryte piloten, er målet en gradvis overgang mot 2050.

Dessverre er kombitogtilbudet utfordret av krevende økonomi, driftsproblemer og sterk konkurranse fra veitransport. Den økte hyppigheten av strekningsbrudd og driftsforstyrrelser har gjort det vanskelig å opprettholde en stabil drift for godstogoperatørene. Dette har som konsekvens at transportører og samlastere i større grad vil benytte transport med lastebil. I tillegg blir det svært vanskelig å drive energieffektiv togfremføring.

Mot 2050 er CargoNet avhengige av elektrifisering av jernbanestrekninger og at de økonomiske rammebetingelsene gjør oss i stand til å investere i nytt elektrisk materiell.

Utslipp basisår og mål 2030



Mål 2030

- 10% reduksjon i energiforbruk
- 10% reduksjon i dieselforbruk truck og skiftemaskin pr. TEU
- 10% elektrisk løfteutstyr

Mål 2050

- Fornyelse av lokomotiv-parken til gods
- Elektrifisering av jernbanestrekninger
- 75% bruk av elektrisk

Sentrale KPIer

KPIer	2024	Mål 2025	Mål 2030	Mål 2050
Utslipp kg CO ₂ e/tkm	N/A	0,0049	0,0046	0,0030
%-andel løfteutstyr som er elektrisk	0	0	10 %	75 %
Dieselforbruk pr. TEU	1,99	1,89	1,7	1,5



Verdikjede (scope 3): Dypdykk i tiltak for å redusere utslipp

Bakgrunn og veien fremover

Verdikjeden til Vy treffer bredt (spesielt oppstrøms) og vi handler inn varer og tjenester for ca. 8,5 milliarder NOK i året. Scope 3-utslippene står for ca. 43 % av konsernets totale utslipp i 2023. Det er energi (spesielt diesel), samt produksjon, vedlikehold og reservedeler til kjøretøyene som står for våre største utslipp i denne kategorien.

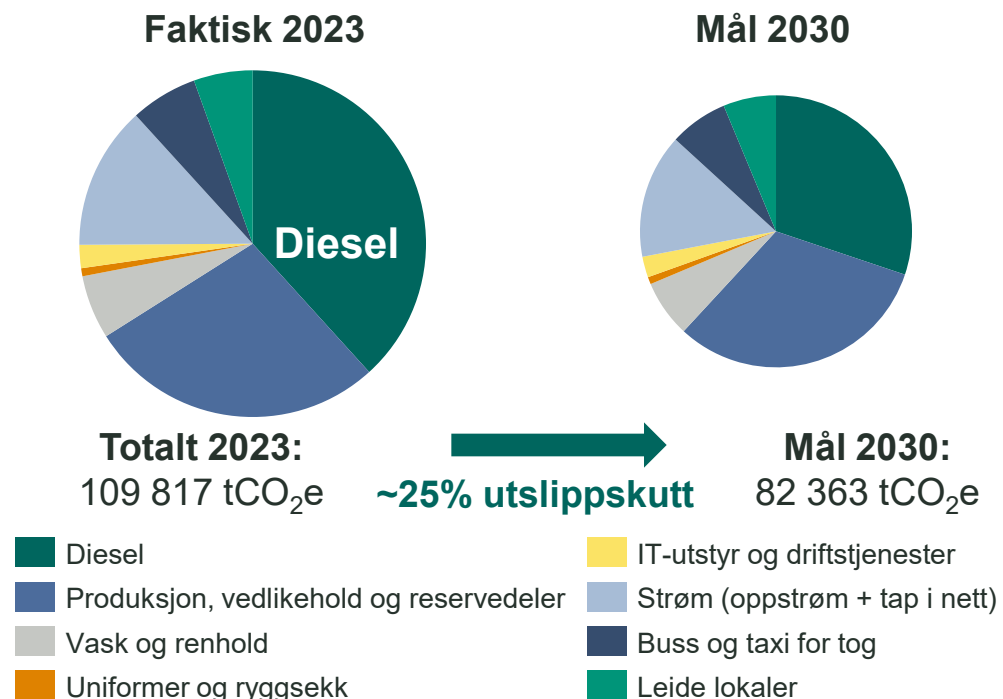
Skal vi lykkes med målet om å redusere utslippene fra Vy sin verdikjede er vi avhengige av flere faktorer:

Rammebetingelser: For å redusere de indirekte utslipp fra produksjon og distribusjon av diesel er Vy avhengige av at det lyses ut elektriske anbud, at det utvikles et ladenettverk for tungtransport og at elektriske langdistansebusser blir tilgjengelige i markedet med akseptable spesifikasjoner.

Leverandører reduserer utslipp i tråd med Parisavtalen: For at Vy skal kunne redusere sine scope 3-utslipp i tråd med Parisavtalen, er det avgjørende at leverandørene i verdikjeden også kutter sine utslipp, ettersom disse indirekte utslippene utgjør en betydelig del av Vys totale klimafotavtrykk. Se utfyllende informasjon om dette på neste side.

Bruke vår innkjøpsmakt til å stille krav og påvirke positivt: Offentlige oppdragsgivere er nå pålagt å vekte klima- og miljøhensyn med minst 30 % i tildelingskriteriene ved anskaffelser. Vi må stille krav til våre leverandører om å aktivt jobbe med å redusere utslipp fra egen drift og verdikjede.

Utslipp basisår og mål 2030 (scope 3 ink. på forrige sider)



Mål 2030

- Økning i antall elbusser (reduserer utslipp knyttet til produksjon og frakt av diesel)
- Økt bruk av kollektiv for ansattes reiser til/fra jobb

Mål 2050

- Samarbeid med produsenter
- Mer gjenbruk og resirkulering
- Minimere avfall og forlenge levetid gjennom design og livssyklusstankegang

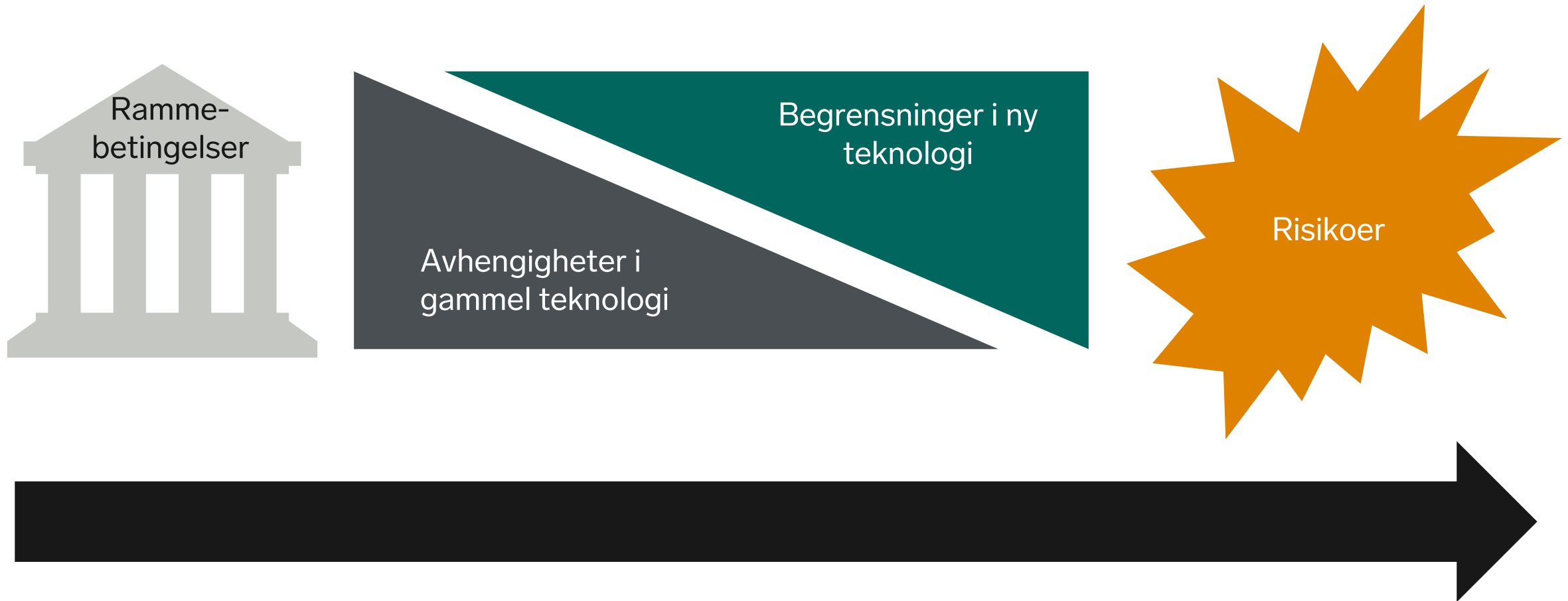
Sentrale KPIer

KPIer

Antall leverandører over 100 mNOK per år som har satt utslippsreduksjonsmål i tråd med Parisavtalen

2024	Mål 2025	Mål 2030	Mål 2050
40%	50%	80%	100%

En omstillingsplan kan ikke lages ‘i vakuum’ men må sees i sammenheng med avhengigheter, rammebetingelser og risikoer





Vy er avhengige av rammebetingelser for å lykkes med klimakutt

Buss

Trenden med elektriske anbud fortsetter, men krevende økonomi for fylkeskommuner gjør at:

- Opsjoner på dieselanbud utløses
- Noen nye anbud som skulle være elektriske blir lyst ut med en høyere andel diesel

Måloppnåelse er avhengig av:

- Etterspørsel etter elektriske løsninger
- Utvikling av ladenettverk for tungtransport
- Tilgjengelighet for elektriske langdistansebusser

Europeisk industri sliter:

- Avhengig av Kina som leverandør (ledende på pris og teknologi inkl. rekkevidde)
- Noen svenske län har valgt bort kinesiske busser. I Norge kan lignende avveininger mellom klima og verdier bli aktuelle

Persontog

Avhengige av sektorselskaper for å redusere strømforbruk:

- Nødvendig for å redusere energiforbruket. Ved signalfeil og innstillinger må togene kjøre mer for å «havne rett sted», noe som øker energiforbruket
- Feil på infrastruktur øker behovet for buss for tog/taxi, noe som igjen øker utslippene. Får noe drahjelp nærmere 2030 ved elektrifisering av bussparken
- Forsinkelser knyttet til levering av nytt togmateriell gjør at vi må kjøre med eldre og mindre energieffektive tog lengre
- ERTMS (European Rail Traffic Management System) gjør jernbanen mer energieffektiv på flere måter, hovedsakelig gjennom bedre trafikkstyring og automatisering. Dessverre er utrulling av ERTMS forsinket for flere strekninger

Godstog

Krevende økonomi:

- Vanskeliggjør investering i nye og mer energieffektive lok

Nedetid på infrastruktur:

- Øker utslipp pga. lastebil for tog

Pilotering av elektrisk løfteutstyr:

- Stanset fordi nytt utstyr ikke fungerer
- Håp om at teknologien er på plass innen 2030

Energieffektivisering i gods:

- Påvirket i stor grad av ruter og kryssningsspor

Delelektrifisering av Nordlandsbanen:

- Nødvendig for å nå målet for 2050

Samfunnsutvikling og teknologisk utvikling

- **Strømmiksen i Norge er forventet å bli grønnere** (gram CO₂e/kwh) frem mot 2030 pga. økte investeringer i Norden – historisk 8 gram i 2020 mot 15 gram i 2023). Vy får dermed lavere utslipp for alle våre elektriske modaler
- Stort fokus på å **elektrifisere alle fossile utslippskilder** – håp om at løftemateriell på terminaler, dobbeltdekker buss etc. blir tilgjengelig frem mot 2030
- Statens Vegvesen og Enova har startet utrulling av **ladenettverk for tungtransport**. Håper situasjonen blir mye bedre frem mot 2030
- **Kapasiteten til strømmettet** (effektangel) er i dag en reell utfordring ved lading av større bussparker, eks. opplevde Vy dette ved anbudet i Drammen. Det forventes bedring frem mot 2030
- Vi kan forvente **utslippsreduksjon i indirekte utslipp** fremover ved at leverandørkjeden også setter seg vitenskapsbaserte mål
- En medarbeiderundersøkelse har vist at vi har en del utslipp knyttet til ansattes reiser til/fra jobb – krevende å redusere siden våre ansatte kjører første 'kollektiv-skift'

Flere elbusser i nye anbud – men fortsatt diesel i distriktene krever tydeligere prioritering fra fylkeskommunene

Fylkeskommunene i Norge har ansvar for kollektivtransporten og bestemmer energikilden til bussene i kollektivtrafikken i Norge gjennom anbud

Utlysning av bussanbud i Norge er en prosess der fylkeskommunene eller deres administrasjonsselskaper (som Ruter og Kolumbus) inviterer busselskaper til å konkurrere om å levere kollektivtransporttjenester. Kontrakter tildeles vanligvis med varighet 7-14 år. Konkurranses grunnlaget inneholder detaljer om ruter, frekvens, krav til busser (f.eks. elektrisk, universell utforming), og hvordan tjenesten skal leveres. Når en konkurranse er avgjort er det busselskapet som står for drift, personell og vedlikehold, mens fylket beholder billettinntektene og har ansvar for markedsføring og kundeinformasjon.

Fylkeskommunene i distriktene fortsetter å lyse ut dieselanbud med lang varighet

Dieselforbruk fra bussvirksomheten står for majoriteten (~65 %) av våre utslipp hvor anbudstrafikken igjen står for 80 % av kjørte kilometer. For at vi skal nå klimamålene våre er det nødvendig at anbudstrafikken elektrifiseres. Gjennom arbeidet med vitenskapsbaserte mål gjennomførte vi analyser som viste at det var sannsynlig at Vy ville nå sine klimamål innen 2030. I løpet av 2025 har fylkeskommunene fått en mer krevende økonomi og anbud som tidligere var forventet å bli utlyst som elektriske blir nå utlyst ut med dieselkjøring og lange varigheter (opp til 14 år). Vinner vi nye dieselanbud og opsjoner utløses er det en risiko for at vi ikke vil nå klimamålene våre før i 2030-2033.

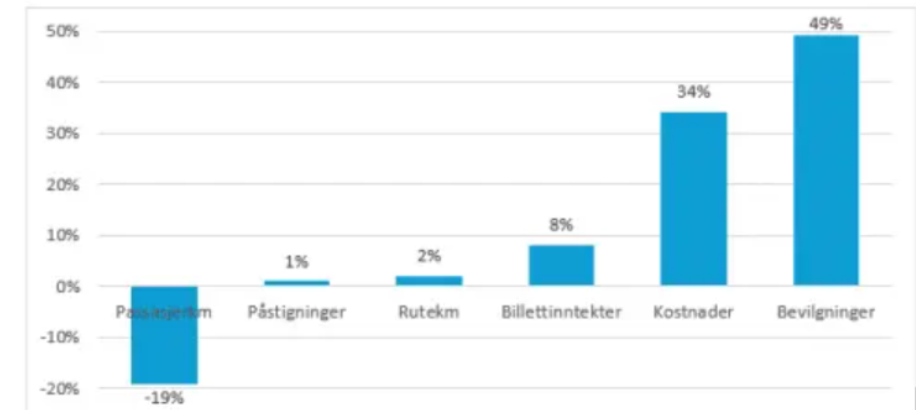
Elektriske anbud er ikke alltid mer klimavennlig enn dieselanbud

Hvis kostnadene til det elektriske anbudet medfører reduksjon i rutetilbudet (færre avganger) og det medfører økt antall reiser med privatbil (kun 19 % av privatbilkampen er el per i dag), kan dette medføre økte utslipp totalt for samfunnet. Vy er opptatt av både egne utslipp, men også reelle klimakutt for Norge som en helhet, så alt må ses i sammenheng.



Dyrere å drive kollektivtilbudene

Selv om passasjertallene er tilbake til 2019-nivå er kollektivtrafikken i dag ulik kollektivtrafikken i 2019. Antall påstigende er nå på samme nivå som før pandemien, men økonomien i kollektivtilbudet er vesentlig dårligere. Økte kostnader i produksjonen og en dreining i produksjon mot dyrere tjenester, som for eksempel lukket skoleskyss og relativt dyre lavutslippsløsninger. Billettinntektene har ikke holdt følge med inflasjonen. Mellomlegget mellom de økte kostnadene og de relativt sett reduserte inntektene dekkes inn gjennom økte tilskudd, i hovedsak fra fylkeskommunenes budsjetter.



Figur: Utvikling i nøkkelparametre for fylkeskommunalkollektivtrafikk i perioden 2019-2023

Vy ønsker rask utslippsreduksjon for bussdrift i egen regi (kommersiell drift), men tilgang til teknologi, leverandører og økonomi styrer tempoet

Vy har som mål å redusere utslippene fra egne kommersielle ruter så raskt som mulig, men vi må ta strategiske forbehold for å sikre drift og konkurranseevne. Vy buss opererer i en lavmarginbransje uten subsidier, med sterk konkurranse fra andre bussaktører, privatbil og fly

Vy har startet elektrifisering av kortere ruter, men flere forhold må være på plass for å ta lengre strekninger

- Lange ruter krever hovedsakelig elektriske dobbeltdekkere – denne modellen finnes foreløpig ikke kommersielt tilgjengelig
- Ladeinfrastruktur er kostbar og mangler fortsatt langs mange kommersielle strekninger
- Elbusser har høyere investeringskostnader og vil per i dag gi økte billettpriser og lengre reisetid (må stanse for å lade underveis)
- Vinterklima og topografien i Norge svekker batteriytelse og krever flere reservebusser
- Kommersiell drift krever fleksibilitet – rutetilbud og pris må opprettholdes for å konkurrere mot bil og fly

Hvorfor ikke bare bruke biodrivstoff, biogass eller hydrogen dersom elektriske busser ikke er tilgjengelige enda?

- Biodrivstoff (HVO) er dyrt og gir begrenset klimaeffekt grunnet omsetningskrav – og bør ifølge Klimautvalget forbeholdes sektorer som ikke kan elektrifiseres
- Biogass krever infrastruktur som mangler langs kommersielle ruter
- Hydrogenbusser er dyre, har få fyllestasjoner og teknologien er ikke bredt kommersialisert

Er det risiko ved avhengighet av kinesiske elbusser i klimaomstillingen?

- Kinesiske produsenter dominerer markedet for elbusser gitt pris, kvalitet, leveringstid og rekkevidde – dette gir strategisk avhengighet. Geopolitisk uro kan true drift og beredskap – risiko for leveranseproblemer, eks. tilgang til deler for vedlikehold
- Cybersikkerhet (overvåking og fjernstyring) har blitt diskutert i media. Vy benytter rutebusser som er godkjent av norske myndigheter og oppfyller alle krav i fylkeskommunale kontrakter. NSM har vurdert risiko knyttet til kinesiske busser, og deres tilbakemelding gir ikke grunnlag for å utelukke dem. Dersom myndighetene ønsker nye vurderinger må dette innarbeides av fylkeskommuner som lyser ut anbud. Vy kan vurdere egne tiltak som frakobling fra nett

Vy har valgt å prioritere elektrifisering som hovedstrategi, og vurderer kun alternative drivstoff over diesel dersom det er kommersielt og teknologisk hensiktsmessig. Som Klimautvalget skriver i sin rapport; «biodrivstoff er ikke en langsiktig løsning for veitransporten fordi biomasseressursene er knappe og bruk av slike ressurser potensielt truer matsikkerhet, naturmangfold og andre miljøverdier. Bruk av biodrivstoff kan også forsinke omstillingen fra forbrenningsmotor til elmotor. Bioressursene bør forbeholdes områder der det ikke finnes gode alternative nullutslippsløsninger, og der det ikke er ønskelig å slutte med aktiviteten som gir utslipp»

Energiforbruk vil påvirke Vy og vår evne til å elektrifisere

Energiforbruket og -miksen

Strømmen som brukes i Norge kommer i hovedsak fra fornybare energikilder. Dette gjør at klimagassutslippet knyttet til bruk av strøm i Norge er lavt. Norsk kraftproduksjon står i en særstilling, med den høyeste andelen fornybar strøm i Europa, og er tilnærmet fri for utslipp. Vannkraft står for mesteparten av kraftproduksjonen, i tillegg til en økende andel vindkraft. Norge er samtidig tett koblet til det europeiske kraftsystemet, slik at noe av strømmen som brukes her i landet kan være produsert et annet sted og med andre utslipp. Fornybar energi vil dominere kraftproduksjonen i Norden, med en betydelig økning i sol- og vindkraft. Kraftprisene i Norge og Europa forventes å øke noe frem mot 2030, men deretter synke frem mot 2050².

NVE anslår at Norge vil ha en positiv kraftbalanse på 11 TWh (terrawattimer) i 2029³. 2024 ga et stort kraftoverskudd med nettoeksport av kraft på nesten 18 TWh gjennom året. Det norske kraftforbruket vil øke i årene framover, men neppe så mye som NVE tidligere trodde.

Forutsetningene relatert til ladeinfrastruktur:

- Tilgjengelig ladeinfrastruktur for tungtransport
- Tilgjengelig arealer til ladeanlegg og bussdepoter i byområder
- Anbudskriterier og kontraktslengder som gir insentiver til langsiktig ressursutnyttelse og dermed reduserer terskelen for å investere i dyrere el-teknologi



I 2024 satte vi i drift vårt første solcelleanlegg. Anlegget består av 304 solcellepaneler og er på taket til Vy buss sitt anlegg i Mysen

Vy har innelåste klimagassutslipp som det tar tid å redusere

Vys innelåste klimagassutslipp består i hovedsak av dieseldrevne busser. Bussene har en bestemt levetid, som for anbudstrafikk typisk varer ut anbudskontrakten (8 – 14 år). Nye busser krever en relativt høy investering, og er i stor grad avhengig av både tilgjengelig teknologi og finansiering fra anbudsgiver.

Markedsutvikling fører til endring i anbudsprosessene, hvor vi gjennom flere år har sett overgang til elektriske bussanbud. På grunn av stram økonomi er det nå en tendens hos anbudsgivere for busskontrakter å forlenge dieselanbud og utsette elektrifiseringen. Teknologisk utvikling vil på sikt muliggjøre elektriske langdistansebusser for kommersiell drift i egen regi.

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 deelektrifisering eller batteridrift for Nordlandsbanen¹.

Det er også overgangsrisiko for manglende reduksjon i utslipp fra innkjøpte varer og tjenester, da dette består av flere markeder der det på nåværende tidspunkt ikke eksisterer gode alternativer. Forsinket teknologiutvikling innen markeder der vi har lav påvirkningskraft som eksempelvis togproduksjon kan påvirke vår evne til å redusere utslippene tilstrekkelig innen 2030.

Samlet ser vi allikevel at Vys mål om utslippskutt innen 2030 er realistiske, men med en risiko for at måloppnåelsen for 2030 blir noen år forsinket pga. fortsatt nye dieselanbud innenfor bussvirksomheten. 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 diesel fri for å nå sine klimamål.



Vy må forholde seg til både fysiske risikoer og omstillingsrisiko

Vesentlige fysiske risikoer

Bane NOR og Trafikverket, som henholdsvis statlig foretak og myndighet med ansvar for toginfrastrukturen i Norge og Sverige, må dekke investeringene ved å gjennomføre forebyggende tiltak mot fysiske klimarisikoer. Gjennom dialog med Bane NOR har vi sett analyser på omfattende tiltak som har blitt og skal iverksettes for å sikre infrastrukturen mot fysiske risikoer, 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.

Statens Vegvesen jobber systematisk med å sikre at veinettet er tilpasset fremtidig vær og dekker disse investeringene. Bussdriften er mer fleksibel, og i motsetning til togdriften vår, er den i stand til å ta omkjøringer. Dette gjør bussdriften mindre økonomisk utsatt for skader på infrastrukturen enn tog.

Vy vil bli negativt påvirket dersom klimaendringer fører til mer skader og nedetid for infrastruktur.

Ifølge våre risikoanalyser ser vi at den iboende klimarisikoen øker, og at konsekvensene potensielt kan bli store.

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.

Vygruppen baserer seg på 5 årige økonomiske konsernplaner hvor virkningen av fysiske klimarisikoer er hensyntatt. 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 har en kapitalstruktur som er tilpasset fysisk- og omstillingsrisiko, virkeområder, risiko i kontrakter, størrelse og ambisjoner.

Omstillingsrisikoer

De største kostnadene forbundet med omstilling er kjøp av elektriske busser og ladeinfrastruktur, leasing av nye tog, samt nytt elektrisk terminalmateriell for CargoNet. Vy er historisk vant med å løpende bytte ut materiell når det trenger fornyelse eller ny teknologi med mindre utslipp er tilgjengelig. Det meste av vår bussvirksomhet kjører anbudstrafikk, og kostnaden blir dermed dekket av anbudsgiver.

Med forutsetning om at oppdragsgiveres planer om elektrifisering av kollektivtrafikken gjennomføres, vil den største delen av nye investeringen være i elektrisk busser og tilhørende ladeinfrastruktur.

Det legges også opp til en fornyelse av togparken med introduksjon av nye lokaltog og fjerntog som er mer energieffektive, har bedre stabilitet, og som vil øke vår kapasitet til å transportere reisende kollektivt.

Vygruppen baserer seg på 5-årige økonomiske konsernplaner hvor virkningen av omstillingsrisiko er innarbeidet både i økonomiske fremskrivninger og tilhørende risikoanalyser med tilhørende tiltaksplaner.

Risikoen

Vy har vurdert sin nåværende og fremtidige forretningsmodell, strategi og klimaomstillingsplan til å ha generelt høy motstandsdyktig mot omstillingsrisiko



Omstillingsrisiko – muligheter

- **Restriktive tiltak mot biltrafikk:** Klimautvalget anbefaler restriktive tiltak mot privatbilisme, noe som vil øke etterspørselen etter kollektivtransport
- **Urbanisering** øker behovet for mer kollektivtransport
- **Økt miljøbevissthet** øker andelen som ønsker å velge kollektivtransport fremfor privatbil og fly
- **Selvkjørende teknologi** vil kunne redusere kostnader og øke effektiviteten og kapasiteten til kollektivbransjen
- **Økt fokus på vedlikehold og fornying** av toginfrastruktur vil gi bedre tjenester og økt pålitelighet
- **Tiltak og investeringer for å forbedre fremkommeligheten for busser** på riks- og lokalveinettet vil gjøre busstransporten mer attraktiv
- **Elektrifisering av materiell** reduserer drivstoff- og vedlikeholdskostnader og vil på sikt kunne styrke konkurransekraften
- **Fokus på klimaløsninger i finansiering, rammevilkår og reguleringer** - Strengere utslippsreguleringer, økende CO2-avgift, økt vektning av miljøvennlig transport i rammevilkår styrke konkurransekraften til kollektivsektoren og alle Vys forretningsområder



Omstillingsrisiko – negative effekter

- **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
- **Økt konkurranse fra elektrisk privatbil:** Billigere biler, lave driftskostnader og bedre veier i fremtiden
- **Europa ligger bak på produksjon av elektriske busser** og Vy er avhengige av Kina som leverandør
- **Eks. Vesttrafik og Skånetrafiken velger biodiesel** over el grunnet veto mot kinesiske busser. Risiko for lignende valg i Norge ved negativ geopolitisk utvikling
- **Økte energikostnader for strøm** i Norge ved «strømkrise» i Europa
- **Regulering:** Uforutsigbare og brå skifter i klimapolitikken og strengere transportreguleringer
- **Risiko for å ende opp med 'stranded assets':** Anskaffelse av f.eks. langdistansebusser, godstog og terminalutstyr medfører en risiko for at anskaffet teknologi ender som utdaterte løsninger

Vy har vurdert sin nåværende og fremtidige forretningsmodell, strategi og klimaomstillingsplan til å ha generelt høy motstandsdyktighet mot fysisk klimarisiko



Fysisk risiko – muligheter

- Vys kjernevirksomhet anses i hovedsak å være en viktig del av **løsningen på klimautfordringen**. Vy utfordres mindre grad av de store linjene i det grønne skiftet enn mange andre virksomheter, men får flere positive effekter (eks. potensielt flere reisende). Vy har også lang erfaring med å håndtere værrelaterte hendelser.
- Analyser fra Bane NOR viser at konsekvensen av flom og skred mot **jernbanen kan forventes å være mindre enn et framtidsscenario basert på klimaframskrivninger** og tidligere hendelser på strekningene, fordi de har jobbet målrettet og konsekvent med klimatilpasning de siste årene
- Statens Vegvesen jobber systematisk med å sikre at veinettet er tilpasset fremtidig vær. Busstriften er mer fleksibel, og i motsetning til togdriften vår, er den i stand til å ta omkjøringer. Dette **gjør busstriften relativt mindre utsatt for klimatilpasninger på infrastrukturen sammenlignet med tog**



Fysisk risiko – negative effekter

- **Klimaendringer utgjør en risiko for vei- og jernbaneinfrastruktur.** Vy vil bli negativt påvirket av endringer i klimaet som fører til mer skader og nedetid for infrastruktur. Vy har opplevd flere kostbare hendelser de siste årene som broer som kollapser, ras og kvikkleireskred. For busstriften er vi avhengig av at veien vedlikeholdes og tåler fremtidig klimaforandringer. Jernbanedirektoratet peker på en økning i styrtregnhendelser, skredhendelser og vegetasjonsbranner mot 2036 og 2060.
- Mye av jernbanen i Norge er rundt 100 år gammel, og bygget for et annet klima enn det vi nå opplever, og forventer å oppleve i framtiden. Infrastrukturen er sårbar når flom og skred rammer, og det er et stort behov både for oppgradering og for investering i sikringstiltak fremover også
- Verdikjeden til Vy vil også kunne påvirkes av klimaendringer, eks. tilgang på deler, nytt materiell og annet. I 2025 førte flom i til store skader på Stadlers togfabrikk, noe som forsinket leveransen av nye fjerntog til Norge med ett år

Klimaomstillingsplanen bidrar til å redusere Vy sin risiko

Klimaendringer medfører økte og nye risikoer for mennesker og virksomheter. For Vy innebærer dette et behov for en proaktiv tilnærming til klimatilpasning for å sikre en robust og fremtidsrettet drift.

Vy oppdaterer klimarisikoanalysen to ganger i året i forbindelse med budsjett og planprosesser. Forretningsområdene gjør en vurdering av potensiell risiko inklusiv omstillingsrisiko for en reduksjon i egenkapital over en 5 års periode basert på mulige hendelser. Dersom risikoen vurderes som sannsynlig etter risikoreduserende tiltak, gjøres det regnskapsmessige avsetninger og beløpet innarbeides i de finansielle prognosene basert på beste estimat.

Likt som for øvrige bærekraftstemaer, 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.

Vurdering av strategien mot høyutslippsscenariet (SSP3) og lavutslippsscenariet (SSP1).

Vys strategi og drift vurderes som robust uavhengig av klimascenario. Selskapets kjernevirksomhet – kollektivtransport og godstransport på jernbane – er i seg selv en viktig del av løsningen på klimautfordringene.

Klimarisikoanalysen viser at Vy i mindre grad påvirkes av omstillingsrisikoen som preger mange andre bransjer, men at fysiske klimarisikofaktorer utgjør en økende utfordring.

Særlig er Vy avhengig av fungerende infrastruktur levert av Bane NOR og Statens vegvesen. Økt hyppighet av ekstremvær, flom og skred kan føre til skader og driftsavbrudd. De siste årene har vi opplevd flere vesentlige hendelser hvor skader på infrastruktur som følge av værhendelser har påvirket tog- og godsvirksomheten vår negativt.

Bane NOR har identifisert betydelige behov for oppgradering av en aldrende infrastruktur, men har også iverksatt omfattende klimatilpasningstiltak som reduserer risikoen for fremtidige hendelser.

Bussdriften er noe mindre sårbar grunnet større fleksibilitet og mulighet for omkjøringer, men er fortsatt avhengig av et robust veinett.

Klimarisikoen er reell både på kort og lang sikt, også i et lavutslippsscenario (SSP1). Samtidig gir det grønne skiftet nye muligheter. Økt politisk og samfunnsmessig fokus på bærekraft styrker etterspørselen etter kollektivtransport og klimavennlige løsninger. Et grønt skifte gir også positive effekter som mulighet for innføring av ny teknologi, innovasjon, ressursbruk og sirkulære løsninger.

Elektrifisering av tog og busser vil på sikt gjøre Vy mer konkurransedyktig, med lavere driftskostnader og enklere vedlikehold enn fossile alternativer. Analytikere forventer at prisene på elektriske busser vil falle frem mot 2030¹.

I et høyutslippsscenario (SSP3) kan hyppigere værhendelser og strengere reguleringer påvirke både inntekter og verdien på kjøretøyparken. Samtidig kan ambisiøs klimapolitikk gi økte investeringer i infrastruktur og styrke jernbanens konkurransekraft.

Vy har ikke funnet det nødvendig å gjøre regnskapsmessige avsetninger for klimarisiko, siden vi i stor grad er forsikret mot ulykker og følgeskader. I våre økonomiske planer innarbeider vi et anslag for nedetid på infrastruktur.

Omstillingsplanen er sentral i Vy sitt arbeid med konsernstrategi

Vy har en konsernstrategi der bærekraft er integrert. Konsernstrategien brytes ned på hvert forretningsområde med egne mål, tiltak og nøkkelindikatorer. Omstillingsplanen krever derfor ingen omfattende oppdatering av strategien.

Denne planen er utarbeidet i samsvar med Vy sin eksisterende strategi. Innen utgangen av 2025 skal Vy gjennomføre en utvidet strategiprosess for å oppdatere konsernstrategien. Under dette arbeidet blir klimaomstillingsplanen benyttet som underlag og integrert i forretningsområdenes strategi og økonomiske planlegging. Målene i omstillingsplanen er også innlemmet i finansielle planer og budsjetter. Omstillingsplanen implementeres samtidig med ny strategi i virksomheten.

Omstillingsplanen er forankret i forretningsområdenes ledergrupper, behandlet i konsernledelsen og formelt godkjent av styret.

Ved utarbeidelsen av omstillingsplanen, har vi vurdert nåværende rutiner og justert disse der det var nødvendig, vi har konkretisert mål og utviklet relevante KPIer til overvåking og rapportering. Vi har også revidert eksisterende styrende dokumenter, involvert ulike roller i selskapet og gitt opplæring til nøkkelpersoner ved behov.



Det er vanskelig å spå fremtiden, derfor justerer Vy planer fortløpende

Vy gjennomfører løpende risikovurderinger av sårbarhet hvor sikkerhet og punktlighet alltid er grunnpilaren for vår drift. Vi samarbeider også tett med Bane NOR for å sikre robust infrastruktur. Vi gjennomfører også opplæring og har beredskapsrutiner tilpasset værhendelser.

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.

Vy jobber derfor 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.

Usikkerhetsfaktorer ved risikoanalyse

Det er usikkerhet knyttet til om planlagte investeringer i jernbaneinfrastrukturen vil evne å motvirke fremtidige klimaendringer og værhendelser. Det er også omstillingsrisiko knyttet til geopolitisk uro som kan påvirke tilgangen til elektrisk bussmateriell og prisene på materiellet.

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. Vy gjennomfører derfor risiko- og investeringsvurderinger ved anskaffelse av ny teknologi, samt piloterer ny teknologi internt før løsningene skaleres opp.

Usikkerhetsfaktorene tas hensyn til i arbeidet med strategi, investeringsbeslutninger og planlagte klimatiltak.

Evne til å justere eller tilpasse strategi og forretningsmodell til klimaendringer

- Vy sin strategi og forretningsmodell revideres løpende gjennom en standardisert prosess og har en større oppdatering med noen års mellomrom
- Vy gjennomfører årlig risikovurderinger med konsernets forretningsområder der klimaendringer og omstillingsrisikoer vurderes
- Vy gjennomfører årlig en dobbel vesentlighetsvurdering der faktorene inkluderes
- Sikkerhetsaspektet er en del av kulturen til Vy og vi fokuserer blant annet på arbeidet gjennom oppfølging av KPIer, opplæring og gode prosedyrer. Sikkerhetsrisiko og beredskap knyttet til værhendelser er ivarettatt.

Vy sin økonomifunksjon sikrer at vi har en kapitalstruktur som er tilpasset vårt virkeområde, risiko i kontrakter, størrelse og ambisjoner. Vi er også løpende vant med å omdisponere, oppgradere eller avvikle eiendeler i tråd med at vi vinner eller taper anbud. Eiendelene i buss og tog er hovedsakelig leaset fra bussprodusenter eller Norske Tog og er tilpasset anbudslengden.

Bærekraft er integrert i Vy sin eierstyring og selskapsledelse

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 (dobbel vesentlighet), vesentlighetsanalyser knyttet til bærekraft, vurderinger av markeds- og konkurrentutvikling.

Risikostyring og internkontroll

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokumenter, 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 arbeid med blant annet bærekraft.

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

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, natur- og klimarisiko og utslippsmål. Basert på disse analysene settes mål, tiltak og kontrollaktiviteter for å redusere 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.

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.

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. 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. Her fokuseres det blant annet på klimaregnskap og måloppnåelse.

Vy følger «Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel» og det er dermed ikke etablert finansielle mål eller bonus knyttet til reduksjon i klimagassutslipp.

Ansvaret for planen ligger hos konsernstyret og konsernsjef

Ansvar for omstillingsplanen følger konsernets øvrige bærekraftsarbeid, der styret har delegert ansvaret til konsernsjefen for daglig drift. Hver virksomhetsleder har ansvaret for bærekraft i sin enhet, med støtte fra bærekraftsansvarlig i konsernet. Økonomifunksjonen samler inn og rapporterer data årlig til konsernledelsen og konsernstyret, med månedlig rapportering av finansielle og ikke-finansielle mål.

Konsernstyret og konsernsjefen gjennomgår bærekraftsarbeidet årlig, både internt og i møte med eier. Vy-konsernet opererer etter et årshjul med integrerte prosesser for strategi, handlingsplaner og KPIer, inkludert bærekraft. Styret informeres og behandler spesielle tema i løpet av året, for eksempel dypdykk i arbeidet med bærekraft.

Vy har en bærekraftsavdeling som koordinerer og videreutvikler arbeidet til konsernet på bærekraft. Avdelingen jobber på tvers av bedriften og fungerer som en kompetansefunksjon.

Med denne ansvarsfordelingen, er arbeidet med bærekraft (og omstillingsplanen) både forankret i toppledelsen, samtidig som det integreres i det løpende daglige arbeidet til bedriften for øvrig. Denne inndelingen av ansvarsområder er gjort for å sikre riktig kompetanse for tiltakene som skal gjennomføres iht. planen.



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.

For komplett datagrunnlag for Vy sitt klimaregnskap se Vy sin års- og bærekraftsrapport på Vy.no

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. 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 Vy sin års- og bærekraftsrapport.

Utvikling klimaomstillingsplanen

Større endringer i Vys virksomhet – som fusjoner, oppkjøp eller salg av virksomhetsområder vil påvirke fremdriften mot klimamålene. Vi må derfor løpende oppdatere denne planen, samt tilbakeregne klimaregnskap og oppdatere våre vitenskapsbaserte klimamål. Endringer vil påvirke tallgrunnlag, men ikke våre langsiktige mål om å redusere utslipp i tråd med Parisavtalen

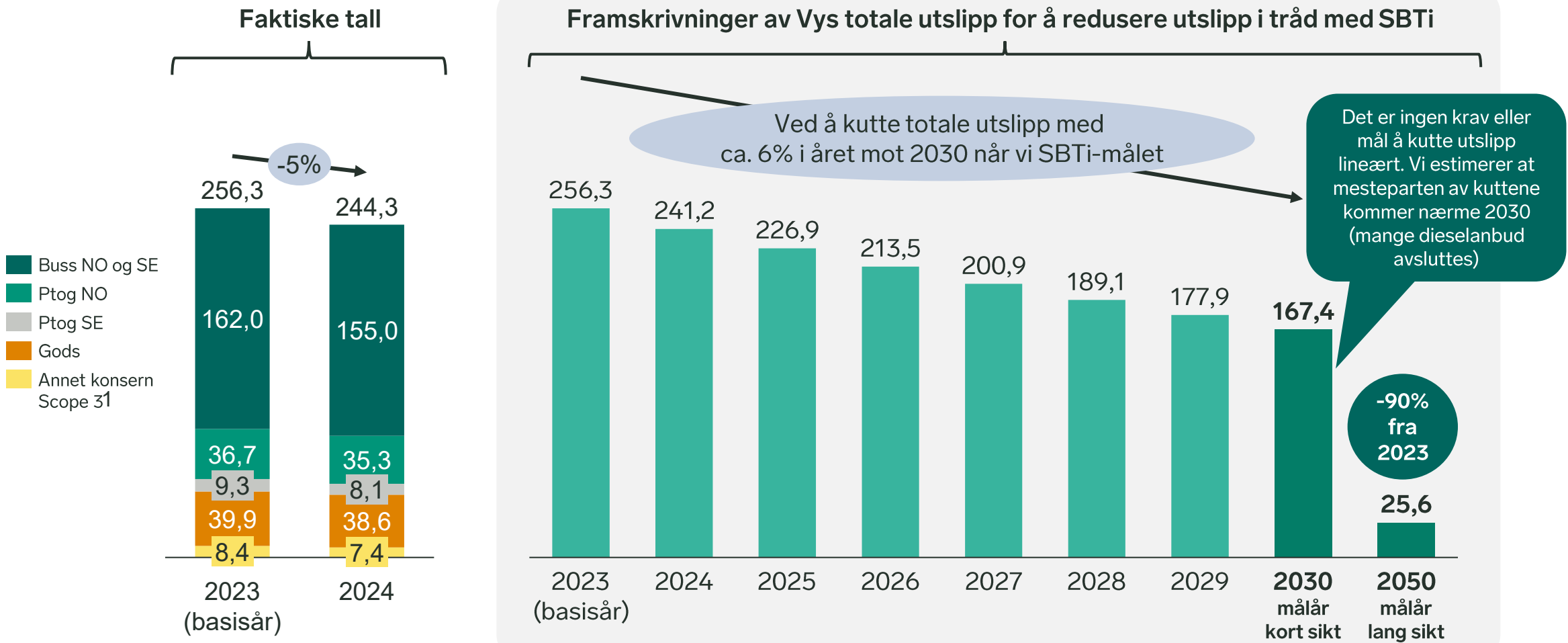
Flere av Vy sine største leverandører har satt klimamål for å redusere utslipp som vil bidra til at Vy sine scope 3-utslipp reduseres i fremtiden

Vy sine leverandører med over 100 MNOK per år i omsetning som har satt utslippsreduksjonsmål i tråd med SBTi

Navn	Type leverandør	Mål for å redusere utslipp
Bane NOR	Infrastruktur tog	Mål å redusere utslippene med 50 % innen 2030. Jobber med å sette SBTi-mål
Norske Tog	Leasing av togmateriell	Satt SBTi-mål i 2024
ST1 Norge	Drivstoff	Nei
Entur	Billettssystemer	Nei
Danske Bank	Finansiering og bank	Satt SBTi-mål i 2023
Stadler Service Norway	Vedlikehold tog	Satt SBTi-mål i 2023
Storebrand	Forsikring	Satt SBTi-mål i 2023
Mantena	Vedlikehold tog	Mål om klimanøytralitet innen 2050
DNB	Finansiering og bank	Satt SBTi-mål i 2023
Euromaint Rail	Vedlikehold tog	Nei
Agilia	Renhold	Nei
Statens Pensjonskasse	Pensjon	Nei
Nordea	Finansiering og bank	Satt SBTi-mål i 2022
Volvo finans	Busser og finansiering	Satt SBTi-mål i 2020
Västkustens Drivmedel & Energi	Drivstoff	Nei
Circle K Norge	Drivstoff	Nei

Vy har en tro på at vi vil lykkes med vår plan, men vi er avhengige av at fremtidige bussanbud lyses ut som elektriske

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





Klimaomstillingsplanen er utarbeidet basert på tilgjengelig informasjon og datagrunnlag per dags dato. Det kan forekomme feil eller unøyaktigheter i tallmaterialet, beregninger og forutsetninger som er benyttet. Endringer i rammebetingelser, ny kunnskap eller oppdaterte data kan påvirke vurderinger og anbefalinger i planen. Planen skal derfor betraktes som et levende dokument som vil revideres ved behov