



Års- og bærekrafts- rapport 2025

Vygruppen





Stillhet
Silence

Innhold

Innledning	4	Bærekraftsberetning	44
Nøkkeltall	4	ESRS 2	45
Konsernsjefen har ordet	6	Klimaendringer E1	60
Viktige hendelser i 2025	11	Forurensing E2	97
		Ressursbruk og sirkulær økonomi E5	101
		Egen arbeidsstyrke S1	104
		Arbeidstaker i verdikjeden S2	118
		Forbrukere og sluttbrukere S4	129
		Forretningsskikk G1	134
Dette er Vy	17		
Vygruppen	18		
Buss	19		
Tog	20		
Flåmsbana og reiselivssatsing	21		
Goods	22		
Flytoget	23		
Bærekraft i Vy	24		
Konsernledelsen	26		
Vår strategi	27		
		Finansiell beretning	136
		Årsregnskap Vy-konsernet	137
		Årsregnskap Vygruppen AS	180
		Skattepolicy	201
		Revisors beretning	202
		Revisors beretning bærekraft	204
Forretningsstyring	32		
Styrets beretning	33		
Eierstyring og selskapsledelse	40		

Nøkkeltall 2025

Sykefravær

7,6%

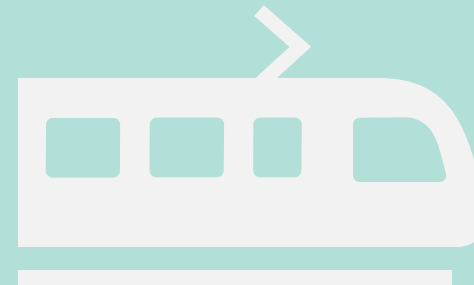
Ansatte i 2025

Kvinner
17%

Menn
83%

Vekst i antall togreiser
(Vy tog Norge)

3,8%



Punktlighet persontog
(Vy tog Norge)

88%

Omsetning

20 827 MNOK

Antall ansatte

12 428

Resultat etter skatt

429 MNOK

Antall reiser

222 millioner

Kundetilfredshet

Togreisende

78/100

Bussreisende

83/100

Vekst i antall bussreiser

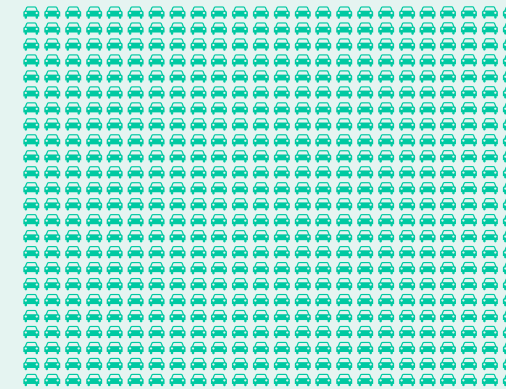
4,8%



Vy bidrar til å redusere klimagassutslipp

600 biler

blir i snitt erstattet av et fullt tog i rushtrafikk



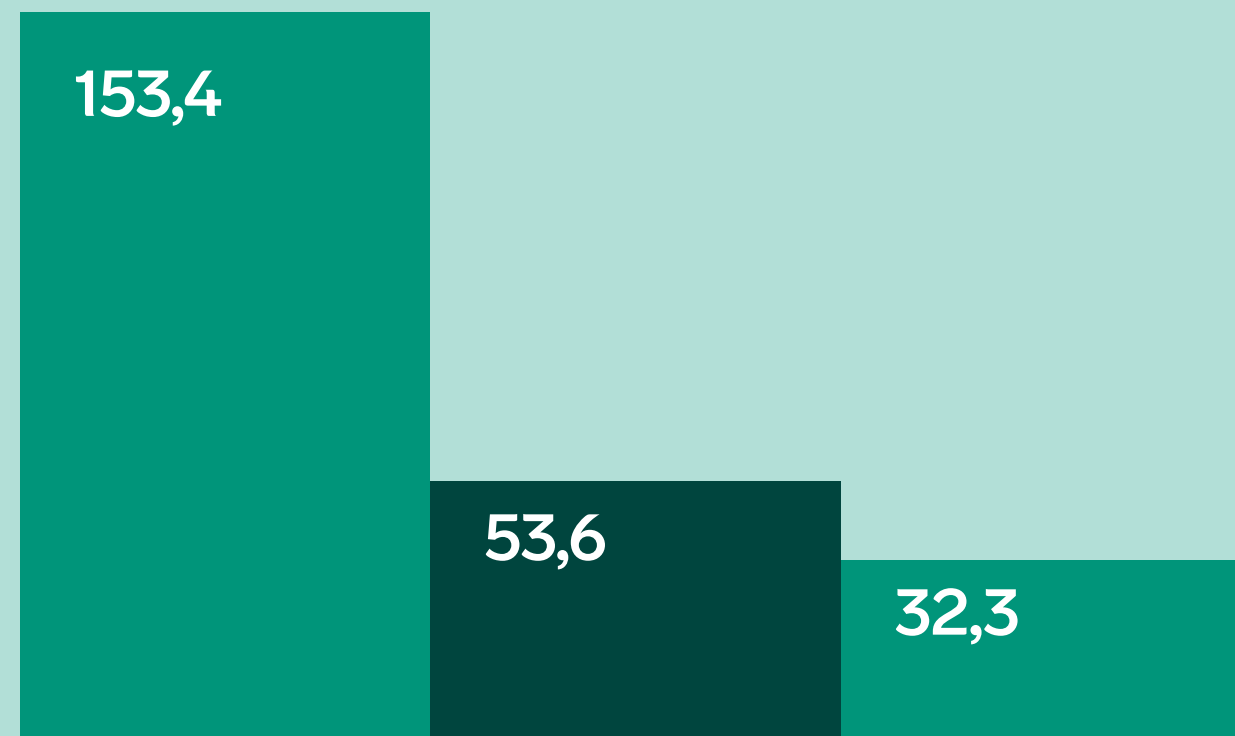
1 200 trailere

erstattes av CargoNet sin godsvirksomhet per driftsdøgn



Klimagassutslipp (tonn CO₂e)

I tusen tonn



Vy Buss

Tog og konsern

CargoNet

696 889

CO₂-ekvivalenter spart sammenlignet med alternativ transport med bil og lastebil.

Dette tilsvarer det årlige utslippet fra

477 901 biler



Elbussandelen økte til 18%



Konsernsjefen har ordet

Flere velger toget og bussen

Vår visjon er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig. I 2025 tok flere både tog og buss, og mer gods ble sendt med tog. Dette er vi stolte av, spesielt når vi vet at året har bydd på mange utfordringer for kunder og medarbeidere, både på passasjer- og godstog.

Sammen med forbedringer og kostnadskutt, har denne reiseveksten forbedret de økonomiske resultatene for alle forretningsområdene våre i 2025. Driftsresultatet endte på 1 108 millioner kroner, som er 615 millioner kroner bedre enn året før.





Gro Bakstad
Konsernsjef i Vy

”Samarbeid er avgjørende i vår bransje. Sammen får vi til mer, enten det handler om å gi kundene bedre informasjon, etablere en nødterminal for godstog på kort varsel, eller utvikle selvkjørende busser.”

Flytoget er en del av Vy

En hovedoppgave for kollektivtransporten er å frakte mange folk inn og ut av byene på en effektiv måte. Stadig flere flytter til byene, og flere reiser kollektivt. Vi har rett og slett ikke plass til flere biler på veiene, og det gir mindre utslipp og støy når flere reiser sammen.

På Østlandet er kapasiteten for liten, da tog tunnelen gjennom Oslo bare har ett spor hver vei på det trangeste. Derfor har myndighetene slått sammen Vy og Flytoget. Nå jobber vi sammen for et felles togtilbud der alle tog blir åpne for alle, til det beste for flest mulig fra desember 2027.

Et krevende år for togkunder og ansatte

2025 har vært et tøft år for både kunder og våre ansatte på toget. Infrastrukturproblemer, gamle tog og for lite verkstedkapasitet påvirker kundeopplevelsen. Vedlikeholdsetterslepet gjør at toginfrastruktur som skinner og signalanlegg, svikter for ofte. Derfor er det bra at myndighetene satser mer på drift og vedlikehold i årene framover, selv om det på kort sikt gir mer buss for tog for kundene.

Nye lokaltog lar vente på seg, og de eldste togene stopper stadig oftere på grunn av tekniske feil. I tillegg har vi for lite verkstedkapasitet til å få utført nødvendig vedlikehold på de mer moderne regiontogene. Dette har ført til innstillinger, forsinkelser, og at kundene til tider har måttet stå tett fordi vi ofte har kjørt enkeltsett i stedet for dobbeltsett i rush.

Vi gjør alt vi kan for å forhindre slike episoder. Og vi gjør alt vi kan for å sikre kundene en best mulig reise når ting likevel ikke går som planlagt. Her gjør våre ansatte en fantastisk innsats. De informerer og finner løsninger i mange krevende situasjoner, og jeg er imponert over hva de får til. Det bekrefter også kundene gjennom gode tilbakemeldinger på våre ansatte i våre kundeundersøkelser.

Jernbaneinvesteringer gir resultater

Det er også mange lyspunkter. Investeringer i ny infrastruktur gir et bedre togtilbud. Togene gjennom Blixtunnelen på Follobanen har høy punktlighet, og dobbeltsporet mellom

Arna og Bergen har bidratt til hele 99 prosent punktlighet på Arnalokalen. Fornøyelse er en naturlig del av hverdagen hos oss, enten det gjelder raskere og mer treffsikker kundeinformasjon, eller det nye sommertoget til Malmö. På mange områder er mye godt arbeid gjort, og samtidig gjenstår det fortsatt mye viktig arbeid.

De aller mest fornøyde togkundene har Flytoget og Vy i vest (Bergensbanen, Vossabanen og Arnalokalen). Vi er stolte av Flytogets 3. plass i målingen til Norsk kundebarometer, og at Vy Vest var best i Jernbanedirektoratets kundeundersøkelse fra 4. kvartal 2025. Vi er også glade for at kundetilfredsheten har økt fra 2024 til 2025 for alle våre togkontrakter.

Fornøyde busskunder og nye kontrakter

Vi har busstrafikk på oppdrag fra norske fylkeskommuner og svenske län, samt kommersiell trafikk som turbuss, ekspressbuss og flybuss. I anbudsvirksomheten er det mange store og små konkurranser hvert år. I 2025 startet vi nye kontrakter i Molde, Ringerike og Grenland og vant flere nye anbud i Norge og Sverige. Kundene på våre ekspressbusser gir oss gode tilbakemeldinger på både nye og veletablerte ruter. I Sverige har vi hatt de mest fornøyde kundene innenfor persontrafikk i 14 av de siste 15 årene.

Stolt fortid, stor fremtid

I 2025 feiret vi 100 årsjubileum for bussvirksomheten vår. I 100 år har bussene bundet sammen bygder, byer og folk. Busstilbudet har selvfølgelig utviklet seg mye fra de første prøverutene på 1920-tallet, med Selburuta, Karmøyruta og Laagendalsruta som de aller første statlige bussrutene, til dagens moderne kollektivtrafikk. Jubileet har vært markert på alle våre busslokasjoner, der dyktige kolleger har feiret et helt århundre med god service, solid drift og mange mil på norske veier.

Rekordavslutning på året i gods

CargoNet har fraktet mye gods i 2025, og mot slutten av året var volumene rekordhøye. Det fikk vi til selv om broer kollapset og ras ødela togsinnene og stoppet godstogtrafikken mellom nord og sør.

For å sikre et godt tilbud for gods på bane i årene som kommer, trenger godstogbransjen forutsigbare ordninger som kompenserer for tapte inntekter når infrastrukturen ikke er tilgjengelig. CargoNet jobber målrettet med å øke lønnsomheten, motivert av en økende etterspørsel og tillit fra kundene.

Folkene våre gjør forskjellen

Vy er en arbeidsplass med mange ansatte, og det er medarbeiderne som skaper resultatene hver dag. Vi jobber for å tiltrekke oss, utvikle og ta vare på folka våre, i tråd med verdiene våre Kundeglede, Samspill og Ansvarlighet.

I 2025 har vi høyere medarbeidertilfredshet og lavere sykefravær enn året før. Det betyr mye for oss.

«Alle» vil feriere i Norge

Interessen for å feriere i Norge er stor, både blant nordmenn og utenlandske turister, og Vy har mange spennende tilbud til alle som skal på ferie. Vy tilbyr alt fra flotte turer med tog eller buss til Bergen og ekspressbusser til kjente skidestinasjoner til togturer til Göteborg eller Stockholm.

Reiselivssatsingen understøtter buss- og togvirksomheten, og etterspørselen etter våre kollektivbaserte rundreiser på Vestlandet fortsetter å øke. For reiselivsvirksomheten vår ble 2025 et svært godt år, med over én million reiser med Flåmsbana. Dette er en ny rekord.

Når konsesjonen for Flåmsbana går ut i 2027, skal den kjøres på ren kommersiell basis. Vi mener en langsiktig konsesjon

ville gitt større trygghet for både helårstransporttilbud og investeringer i tog. Vy, Norway's Best Group og Flåmsbana AS ønsker å fornye, investere og utvikle banen videre, i tett samarbeid med kommunen og lokale samarbeidspartnere.

Samarbeid gir bedre reiser

Samarbeid er avgjørende i vår bransje. Sammen får vi til mer, enten det handler om å gi kundene bedre informasjon, etablere en nødterminal for godstog på kort varsel, eller utvikle selvkjørende busser.

Sammen gjør vi kollektivtransporten i Norge litt bedre for hver dag.



Våre verdier

Kundeglede Ansvarlighet Samspill



Viktige hendelser i 2025

Vy buss er 100 år

Vy buss har feiret 100 års jubileum i 2025. På 1920-tallet så staten etter alternativer til jernbanen. Små lokalsamfunn hadde behov for transport, men jernbanebygging var kostbart og Norge var i økonomisk trange tider. Løsningen ble bilruter, og i 1925 startet de tre første statlige bussrutene: Selburuta, Karmøyruta og Laagendalsruta.

Ny leder i CargoNet

Robin Olsen tiltrer som administrerende direktør for CargoNet. Olsen kommer fra stillingen som Administrerende direktør i PostNord i Norge.

Dovrebanen stengt ved Otta bru

Dovrebanen var stengt ved Otta Bru fra januar til april. Dette førte til store konsekvenser for kundene og CargoNets tog mellom Oslo og Trondheim.

Vy tog kjører til Malmö

I juli startet Vy tog direkterute mellom Oslo og Malmö. Det er over 20 år siden NSB/Vy har kjørt så langt syd som Malmö.

Sommertoget var en test, og fra desember kjører Vy fast til Malmö i helger, høytider og sommerperioder.

Flytoget blir en del av Vy

31. mars ble Flytoget AS en del av Vygruppen. Fra 2028 skal all togtransport til og fra Oslo lufthavn Gardermoen integreres og togtrafikken på Østlandet, og alle tog blir åpne for alle. Flytoget og Vy jobber nå sammen for å lykkes med dette.

Startet bussanbud

Vy buss startet anbud i Molde 1. januar. I juli startet Vy buss opp en ny anbudsperiode for Brakar på Ringerike og en 2-årig kontrakt i Grenland.





Spesialtransport til skole på Romerike

Vy buss sitt datterselskap Minibuss 24-7 startet i august opp det største anbudet noensinne på spesialtransport til skole. Anbudet er på Romerike, med Ruter som oppdragsgiver.

Vy buss vant anbud i Norge og Sverige

Vy buss har gjenvunnet anbud og signert ny kontrakt for Glåmdalen med Innlandstrafikk. Kontrakten er på 14 år og består av om lag 120 ansatte og 90 busser. Vy buss vant også Bærum vest, Sunndal, Jæren Dalane og to regionkontrakter i Telemark som alle starter opp i juli 2026.

Vy buss vant bussanbud i Borås i Sverige for Västtrafik og Kalmar. Anbudsperiodene starter i april og august 2027.

Vy buss kjøpte bussvirksomheter

Vy buss AS har med virkning fra 1. juli 2025 kjøpt 100 prosent av aksjene i Busscharter.no AS.

Vy buss kjøpte også bussene til Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap AS (JVB) og overtok deres ekspressbusstilbud i Valdres.

Ras stengte Nordlandsbanen

I august sperret et stort ras både Nordlandsbanen og E6 i Levanger i Trøndelag. Dette hindrer Vys godsselskap, CargoNet, å kjøre godstog mellom Trondheim og Bodø. Bane Nor og CargoNet åpnet en nødterminal i Steinkjer etter noen få dager for å sikre at mest mulig gods kan fraktes på jernbane, selv om Nordlandsbanen er stengt ved Levanger.

Forsinket leveranse av nye tog

I november informerte Norske Tog AS og Jernbanedirektoratet om at de nye lokaltogene som skal settes inn på Østlandet, blir ytterligere forsinket. Det betyr en enda lengre periode med gamle tog på linjene L1 (Spikkestad-Lillestrøm) og L2 (Stabekk–Ski).

Høy kundetilfredshet blant busskundene i Sverige

Vy Bus4you har høyest kundetilfredshet blant alle persontransportselskaper i Sverige på Svenskt Kvalitesindex (SKI) sin årlige måling. Vy Flygbussarna fikk 4. plass i samme kåring.

Dramatisk bussbrann

En buss ble påtent og brant opp under kjøring fra Oslo mot Enebakk 5. juli. Tre personer ble hardt skadd, og en kvinne døde senere på sykehus av skadene hun fikk i brannen.

Redusert kapasitet på verksted

Bane NOR utfører omfattende arbeider på Sundland i Drammen. Dette reduserer tilgjengeligheten på Sundland verksted for våre tog, slik at vi for ofte må innstille tog eller kjøre enkeltsett i stedet for dobbeltsett i rush.

Mangfoldspris i Drammen

I oktober fikk Vy buss i Drammen en mangfoldspris fra Drammen kommune, NAV og Næringsforeningen i Drammensregionen. I juryens begrunnelse trekkes det blant annet frem at de gir ufaglærte arbeidssøkere tillit og at de rekrutterer kvinner til et mannsdominert yrke. I tillegg har de en egen familieturnus som gjør det lettere å kombinere jobb og familieliv.

Avslutter togkontrakter i Sverige

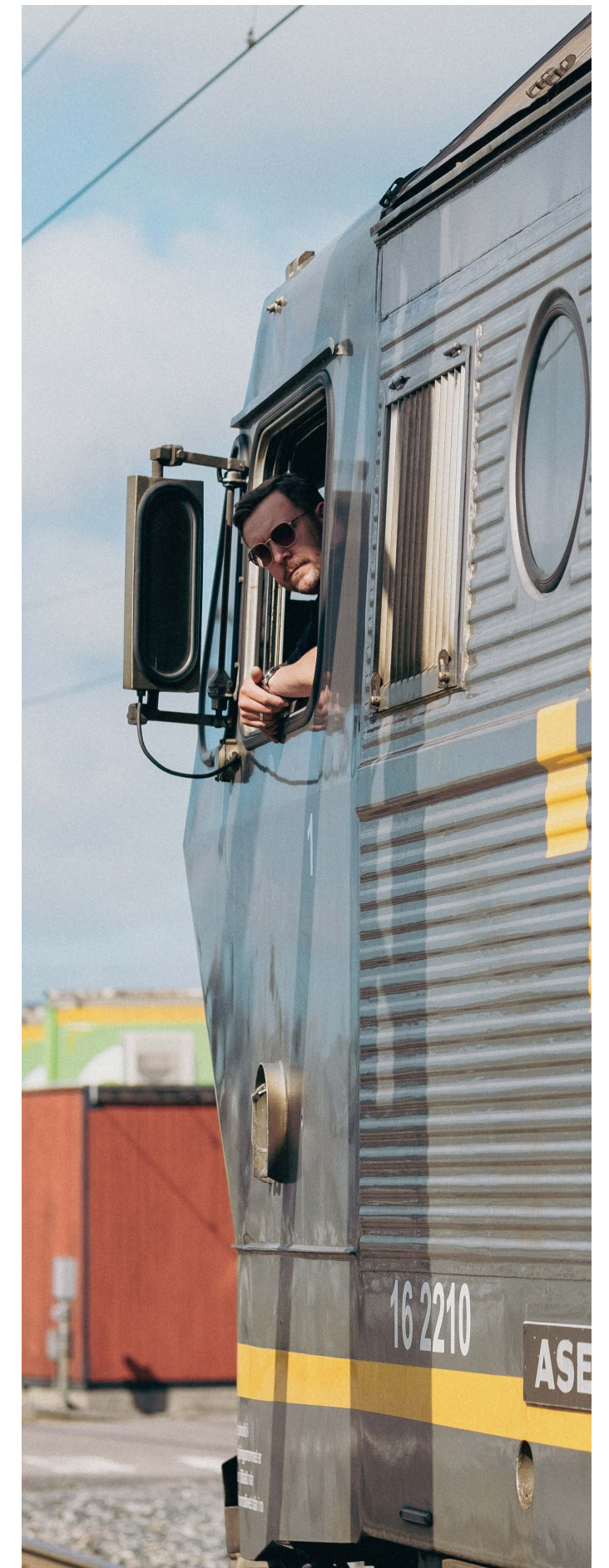
I juni ble kontrakten med X-trafik i Sverige avsluttet. I desember avsluttet vi kontrakten med Norrtog. Finske VR har overtatt kontraktene.

Flytoget har bransjens mest fornøyde kunder .

Flytoget har i mange år vært blant de best likte selskapene i Norge. I 2025 fikk de 3. plass i Norsk Kundebarometers årlige måling av kundetilfredshet, og ble bransjevinner i transportsektoren.

Drammen stasjon åpnet

Søndag 31. august åpnet Bane Nor nye Drammen stasjon og det nye dobbeltsporet mellom Drammen og Kobbervikdalen. Dette legger til rette for flere tog i rute og bedre kapasitet på Vestfoldbanen og gjennom Drammen.



Team Verksted solgt

Vy buss AS solgte alle aksjene i Team Verksted Holding AS til finske Relais Group Plc. 29. april. Eierskap og drift av verksteder for storbil er ikke kjernevirksomhet for Vy buss. Vi overleverer en veldrevet verkstedvirksomhet for tunge kjøretøy til en profesjonell aktør som har store ambisjoner for selskapet videre.





Billettsalg
Ticket sales



100 km/h

Billettsalg

ticket sales

For kjøp av billett
se på skiltene på plassen

er til gjer
spapers

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.

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

12 428

Omsetning

20 827 MNOK

Antall årsverk

10 198

Buss

Vi er Norges største busselskap og har 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

146,5 millioner

Omsetning

9 564 MNOK

Antall årsverk

6 516

Antall ansatte

8 273

Tog

Vys togvirksomhet i Norge består av lokaltog, regiontog og fjerntog på Øst- og Vestlandet. Vy er operatør på all togtrafikk på Østlandet i tillegg til Bergensbanen, Vossebanen og Flåmsbana.

31. mars 2025 ble Flytoget et datterselskap av Vy. Flytoget og Vy vil fortsette som i dag, frem til Flytogets ruter blir en del av Vys regiontogtilbud fra desember 2027.

I Sverige er Vy operatør av Värmlandstrafik, og kjører helgetrafikk mellom Stockholm og Oslo på kommersiell basis. To kontrakter ble avsluttet og overlevert til nye operatører i 2025, X-trafik i juni og Norrtåg i midten av desember.



Antall reiser

70,2 millioner

Omsetning

8 531 MNOK

Antall årsverk

2 459

Antall ansatte

2 720

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 AS og Fjord Tours.

Når konsesjonen for Flåmsbana går ut i 2027, skal togtrafikken kjøres på kommersiell basis. Da ønsker Vy, Norway's Best Group og Flåmsbana AS å fornye, investere og utvikle banen videre, i tett samarbeid med kommunen og lokale krefter.



Antall reiser med
Flåmsbana

1 007 517

Gods

Vys godsvirksomhet, CargoNet, er Norges ledende aktør innenfor 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 et volum som tilsvarer cirka 1200 lastebiler hver dag.

Virksomheten tilbyr miljøvennlig og trygg godstransport på bane innenlands og mellom Norge og Sverige. Selskapet drifter også ti godsterminaler.



Omsetning

1 371 MNOK

Antall årsverk

463

Antall ansatte

489

Flytoget

Flytoget ble opprettet i 1998 og har som oppdrag å bringe reisende mellom Drammen, Oslo og Oslo lufthavn Gardermoen.

31. mars ble Flytoget slått sammen med Vygruppen, og i desember 2027 skal Flytogets togtilbud integreres i Vys ordinære regiontogtogtilbud på Østlandet. Bakgrunnen for sammenslåingen er å utnytte den begrensede togkapasiteten gjennom Oslo bedre, slik at hverdagsreisende og pendlere får et bedre tilbud.

Flytoget er blant de best likte selskapene i Norge gjennom mange år, og er kjent for innovative kundeløsninger.



Antall reiser hele 2025

5,4 millioner

Omsetning hele 2025

1 068 MNOK

Antall årsverk hele 2025

314

Antall ansatte hele 2025

356

Bærekraft i Vygruppen – Hver tur teller

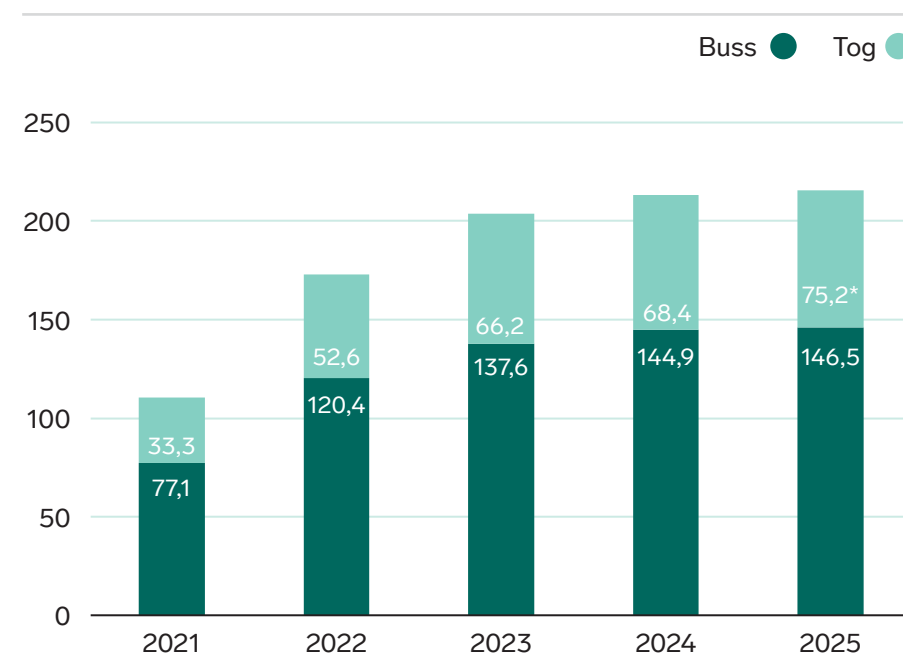
Vygruppen er et transportkonsern med en tydelig visjon: Å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig. Gjennom våre tjenester innenfor tog, buss, gods og reiseliv, bidrar vi til å redusere klimagassutslipp, avlaste veiene og skape velfungerende byer. Vi er samtidig en arbeidsplass for flere tusen medarbeidere og en aktør som påvirker mennesker og miljø i både Norge og Sverige hver dag.

Bærekraft er ikke et tillegg til vår strategi, det er en integrert del av hvordan vi styrer og utvikler virksomheten. I denne delen av årsrapporten presenterer vi hvordan Vy jobber med bærekraft og rapporterer i tråd med ESRS-standarden, og hvordan vi jobber med å løse noen av utfordringene både vi og samfunnet står overfor.

Vy bidrar til flere av FNs bærekraftsmål og vi har definert «mål 13 – Stoppe klimaendringene» som vårt viktigste bidrag. Transportsektoren står for omtrent en tredel av Norges klimagassutslipp og Vy spiller en viktig rolle i å redusere disse utslippene ved å flytte reiser og godstransport fra vei og luft over til mer energieffektive alternativer. Hver dag fjerner våre tog og busser tusenvis av biler og trailere fra veiene. De siste årene har Vy opplevd en jevn og positiv utvikling i antall reiser. Økt antall reisende bidrar til å redusere utslipp fra transportsektoren. Ved at reisende velger buss og tog fremfor privatbilen eller frakter gods på skinner i stedet for med lastebil på vei, slippes det ut mindre klimagasser. I 2025 sparte vi samfunnet for CO₂-utslipp tilsvarende ca. 478 000 biler.

Selv om Vys viktigste klimabidrag er å få flere til å velge kollektive og miljøvennlige løsninger, anerkjenner vi samtidig at vår egen drift er en kilde til klimagassutslipp, både gjennom drivstoff i egen operasjon og produksjon av tog- og bussmateriell i verdikjeden. Derfor jobber vi løpende med å redusere våre egne utslipp, og utarbeidet i 2025 vår første klimaomstillingsplan. Planen tar utgangspunkt i allerede fastsatte vitenskapsbaserte klimamål og har 2023 som basisår. Planen viser hvordan vi skal redusere utslipp i tråd med Parisavtalen mot 2030 og 2050. Vi skal fase inn flere elektriske busser, redusere energibruken for strekninger der det allerede er elektriske kjøretøy og stille krav til relevante leverandører for å kutte indirekte utslipp. Samtidig fortsetter vi å styrke arbeidet med sirkularitet, blant annet gjennom tekstilgjenvinning og smartere innkjøp. Hele verdikjeden er i fokus, fra materialvalg og energibruk til avfallshåndtering og levetid.

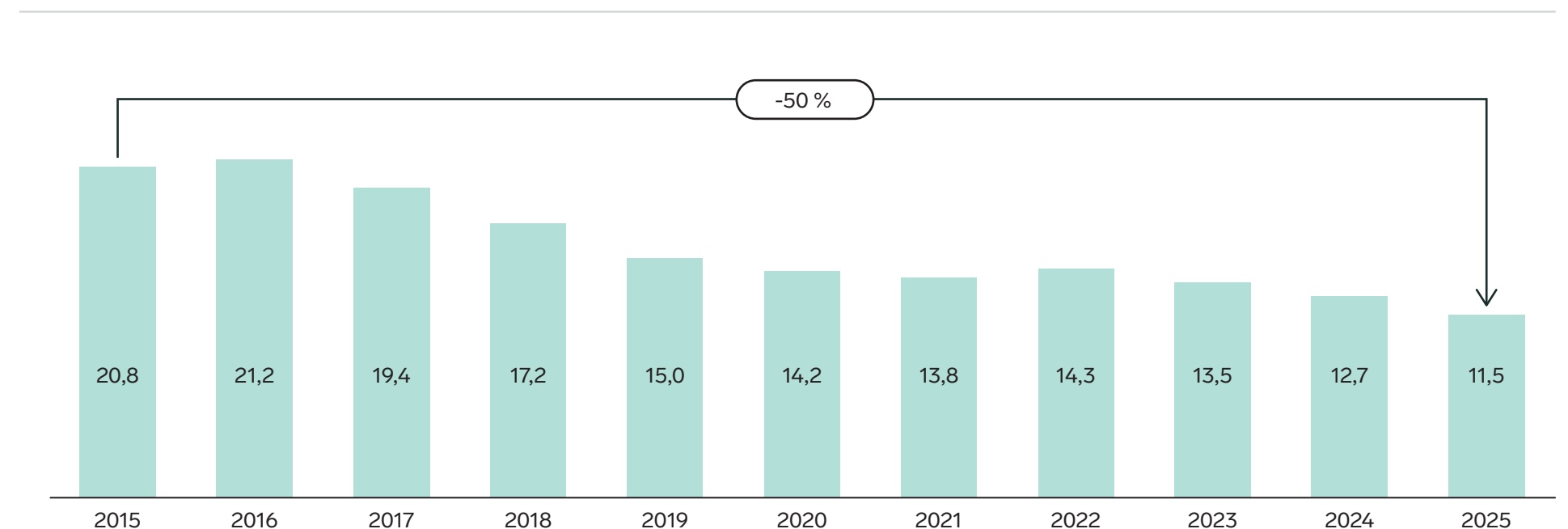
Antall reiser i millioner med Vy sine tog og busser



*Inkluderer reiser for Flytoget fra 1. april 2025

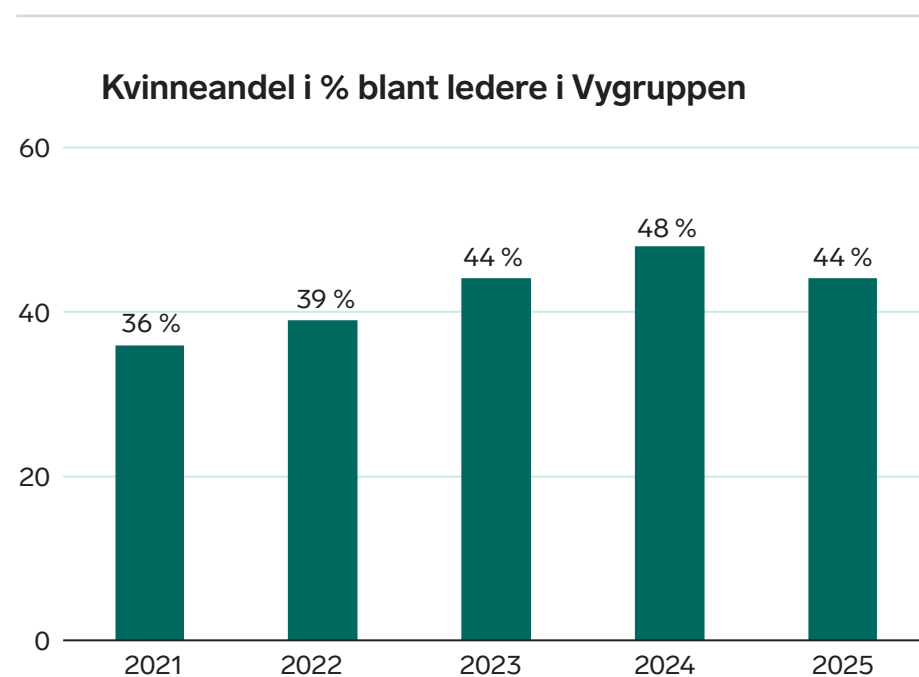
Utslippsintensitet for Vygruppen per million kroner omsatt

Tonn CO₂e / driftsinntekter (millioner NOK) - Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



Når utslippsintensiteten går ned, betyr det at Vy leverer mer verdi for hvert tonn CO₂e vi slipper ut. Med andre ord: Vi klarer å drive virksomheten mer effektivt og med lavere klimaavtrykk.

Bærekraft handler om mer enn klima. Det handler også om mennesker. Vy skal være en trygg, inkluderende og utviklende arbeidsplass. Vi er stolte av mangfoldet blant våre medarbeidere, og vi jobber aktivt for å fremme likestilling og sikre gode arbeidsforhold. Mangfold gir oss ulike perspektiver og bidrar til å gjøre oss bedre. Vi har medarbeidere med forskjellig alder, kompetanse, kjønn og kulturell bakgrunn, og vi ønsker å speile samfunnet vi er en del av. Vi har nulltoleranse for diskriminering og trakassering, og vi stiller tydelige krav til våre leverandører om ansvarlig forretningspraksis. Vi er stolte over å ha mottatt Drammens mangfoldspris i 2025. Med 274 ansatte fra 25 nasjoner viser Vy Buss Drammen hvordan mangfold gir styrke og skaper verdier. Vi har gjennomført en målrettet kampanje for å rekruttere flere kvinner til et tradisjonelt mannsdominert yrke, og i samarbeid med NAV har vi hentet og kvalifisert arbeidskraft som speiler mangfoldet i Drammen.



Sikkerhet er en grunnpilar i Vy. Vi skal være ledende på trafikkssikkerhet og HMS, og arbeider systematisk for å forebygge ulykker og skape trygge reiser for kundene våre. Dette innebærer risikovurderinger, god opplæring av ansatte og bruk av ny teknologi for å styrke sikkerheten. HMS-arbeidet omfatter også arbeidsmiljø og trivsel, med mål om at alle ansatte skal ha en trygg og helsefremmende arbeidsplass.

Jernbanen utgjør en sentral del av nasjonal infrastruktur og spiller en rolle i samfunnets samlede beredskap. Som en stor sivil transportaktør, bidrar Vy til å opprettholde mobilitet for personer og gods, også under krevende forhold. Dette forutsetter robuste prosesser og systemer som fungerer i krisesituasjoner og ved ekstreme værhendelser

Vi vet at transport påvirker lokalsamfunn, både positivt og negativt. Derfor jobber vi for å redusere støy og utslipp, og for å gjøre kollektivtransport tilgjengelig for flest mulig. Vi tilbyr løsninger som gjør det enklere å dele på ressursene, og vi bidrar til å redusere behovet for privatbil. Dette gir ikke bare lavere utslipp, men også tryggere veier, bedre luftkvalitet og mer attraktive by- og bygdemiljøer.

Bærekraft er en forutsetning for at Vy skal lykkes, både som transportleverandør og som samfunnsaktør. Vi skal være en del av løsningen, og vi skal gjøre det enklere for folk og bedrifter å ta miljøvennlige valg. For oss handler det om mer enn teknologi og tall. Det handler om mennesker, muligheter og ansvar. Hver tur teller.



Vy buss er vinner av Drammens mangfoldspris 2025! Fra venstre: Juryleder Cecilie Bjørgan Brunsell fra Næringsforeningen, Jens Peder Christensen, Malin Pettersson og Abdisalan Aasan Ahmed fra Vy buss, og prosjektleder for Mangfoldsprisen, Liv Jorunn Paw-Bolås fra Nav Drammen. Foto: Elin Wiesener / Nav

Konsernledelsen

Per 31.12.2025



Gro Bakstad
Konsernsjef
Vy



Erik Røhne
Konserndirektør
Tog



Ole Engebret Haugen
Konserndirektør og
Administrerende direktør
Vy Buss



Robin Olsen
Konserndirektør og
Administrerende direktør
CargoNet



Ståle Nistov
Konserndirektør og
Administrerende direktør
Flytoget



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 få flere til å velge bærekraftige reiser og godstransport på bane, og å levere høyest mulig avkastning over tid, innenfor bærekraftige rammer. Sparte utslipp for samfunnet og bærekraftig drift er selskapets viktigste bidrag til et mer bærekraftig samfunn. Transportsektoren står for en tredjedel av Norges utslipp, og som en stor aktør er Vy en del

av løsningen på samfunnets klimautfordringer.

I 2025 har Vy etablert en egen klimaomstillingsplan, med utslippsmål og konkrete tiltak for hvordan vi skal nå målene om å redusere utslipp fremover i tid. Vårt hovedmål er å redusere våre direkte utslipp med 42 prosent og indirekte utslipp med 25 prosent innen 2030.

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 mindre 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 vår kultur, 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 kundeopplevelser hver dag

Vy skal møte kundene på en hyggelig, helhetlig og konsistent måte, både i personlige møter og på digitale flater. De beste kundeopplevelsene starter med at vi er til å stole på og at det er høy grad av sikkerhet og kvalitet i våre leveranser.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2025	Mål 2025	Mål 2026
Volumvekst Persontog Norge	3,8 %	4,2 %	2,6 %
Kundetilfredshet Persontog Norge	78	78	79
Kundetilfredshet kommersiell buss	83	85	83

Vi har et serviceløfte som vi benytter i det kontinuerlige arbeidet med å forbedre oss i møtet med våre kunder. Vi vet at rask, relevant og riktig informasjon alltid er viktig, og at det forbedrer kundeopplevelsen betraktelig når ting ikke går som planlagt.

Informasjon ved avvik er et område kundene ikke er helt fornøyde med. Derfor har vi gitt informasjonen ved avvik et ekstra løft i 2025, i alle kanaler og i hele Vy.

Vi har blant annet lansert det vi kaller Sanntid buss for tog i Vy-appen. Den forteller de reisende når de bestilte bussene ankommer. I tillegg har vi forbedret tekster i push-meldinger i appen og om bord på togene, slik at kundene får bedre informasjon om reisen sin. Det var i snitt mer enn 949 000 månedlige unike brukere av Vy-appen i 2025, opp to prosent fra 2024.

Aldri før har så mange reiser blitt gjennomført med våre tog. Forsinkelser og innstillinger i togtrafikken i Norge har dessverre gitt mange togkunder dårlige kundeopplevelser i 2025. Likevel endte kundetilfredsheten for Vy i snitt på 78 av 100 poeng i Jernbanedirektoratets undersøkelser, en økning på to poeng fra året før. I vest (Bergensbanen og lokaltogtrafikken til og fra Bergen) endte kundetilfredsheten på 84 poeng for året. Vest fikk høyeste tilfredshet i landet i fjerde kvartal 2025 med hele 86 poeng. Togkundene på Østlandet var også mer fornøyde i 2025 enn året før.

Flytoget ble en del av konsernet fra og med april 2025. Selskapet inngår ikke i Jernbanedirektoratets undersøkelse, men i egen kundetilfredshetsmåling opprettholder de en svært høy kundetilfredshet med 97 av 100 poeng. I 2025 oppnådde også Flytoget en imponerende tredjeplass i Norsk Kundebarometer, som gjennomføres av BI.

I CargoNet opplevde vi stor etterspørsel i 2025, med rekordvolumer for gods på bane og en økende kundetilfredshet, tross flere stengte baner i lange perioder.

Det ble passasjervekst i bussvirksomheten også, og en jevnt høy kundetilfredshet for de kommersielle ekspressbussene på 83 av 100 poeng på våre interne målinger. I Sverige ble Vy Bus4You selskapet med best kundetilfredshet i Svergie innenfor persontransport. Det er 14. gang Vy Bus4You vinner denne kåringen, kun avbrutt av en 2. plass i 2024.

Bransjeledende innovasjon

I Vy er bransjeledende innovasjon forretningsdrevet innovasjon som kommer kunden til gode, reduserer vårt utslipp og gjør oss mer konkurransedyktige.

Utvalgte operasjonelle styringsindikatorer	Status 2025	Mål 2025	Mål 2026
Direkte klimagassutslipp buss (gram CO ₂ -ekvivalenter per setekm)	20	26,9	20
Direkte klimagassutslipp gods (gram CO ₂ -ekvivalenter per tonnkm)	5,3	4,9	4,9
Andel busser på fornybart drivstoff (biodiesel, HVO, biogass og elektrisitet)	50 %	52 %	54 %

Transport endres hele tiden, og kravene fra kunder, oppdragsgivere og profesjonelle kjøpere øker. Det gjør at vi må 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 bruk av kunstig intelligens i alt fra prediktiv analyse for vedlikehold, optimalisering av ruteplanlegging til smart ladestyring av elbusser. I 2025 lanserte vi blant annet Sveriges første selvkjørende buss sammen med Västtrafik i Göteborg

Reduksjonene i direkte utslipp i buss- og godsvirksomheten kommer fra at vi har kjørt mye mer med elektriske busser enn dieselbusser, og at vi på grunn av stengingen på Nordlandsbanen, også har kjørt mindre diesel godstog. Flytoget har de siste årene lansert flere innovative tjenester, som henting og innsjekking av bagasje på hjemmadressen, og et jakkehotell der kundene kan henge igjen vinterjakken på flyplassen før avreise til varmere strøk.

Vy har fastsatt vitenskapsbaserte klimamål i tråd med Parisavtalen, med tydelige ambisjoner for utslippsreduksjoner frem mot 2030 og 2050. For å nå disse målene har konsernet identifisert og igangsatt en rekke tiltak på tvers av virksomheten.

Bussvirksomheten sto for om lag 60 prosent av konsernets samlede klimagassutslipp i 2025 og er derfor et sentralt fokusområde i arbeidet med utslippsreduksjoner. Anbudsvirksomheten utgjorde rundt 80 prosent av totale kjørte busskilometer, og det er positivt at de siste og kommende bussanbud i hovedsak er elektriske.

Som Norges største kommersielle bussaktør, har Vy også ambisjoner om å redusere utslippene i den delen av bussvirksomheten som ikke omfattes av anbud, hvor flåten i hovedsak består av ekspressbusser. Her arbeider vi målrettet med pilotering av ny teknologi for gradvis å legge til rette for en overgang til elektriske busser når disse blir kommersielt tilgjengelige.

I gods- og persontogvirksomheten arbeider vi kontinuerlig med å redusere energiforbruket. I godstrafikken erstattes eldre diesellokomotiver med hybridlokomotiver, samtidig som en rekke operative tiltak bidrar til mer energieffektiv drift. Justering av innetemperatur når tog er i trafikk og når de står parkert, samt systematisk arbeid med energieffektiv kjøring, er eksempler på slike tiltak. Målinger viser at ulik kjørestil kan gi betydelige forskjeller i energiforbruk uten at det går på bekostning av sikkerhet eller punktlighet. Vi gir derfor opplæring i effektiv utnyttelse av topografi, rask oppnåelse av mål hastighet 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 2025	Mål 2025	Mål 2026
Total punktlighet Vy tog	88,1 %	90 %	90 %
Operatøravhengig punktlighet Vy tog	98,3 %	98,6 %	98,4 %
Operatøravhengig regularitet Vy tog	99,7 %	99,7 %	99,7 %

Vårt mål er at de reisende og godstransporten kommer seg frem i tide. Dessverre har 2025 vært et utfordrende år for kundene og oss, med en punktlighet for persontogene i Norge på 88,1 prosent.

Godstogene har blitt negativt påvirket av stengte banestrekninger, med blant annet langvarige stenginger på Dovrebanen og Nordlandsbanen.

I 2025 år har manglende verkstedkapasitet og mangel på tog skapt store utfordringer for kundene, med flere innstillinger, forsinkelser og hyppig bruk av enkeltsett i rush. Det skulle vi gjerne unngått, og samarbeider tett med Bane NOR for å forbedre situasjonen.

Mange av togene våre er langt forbi forventet levealder, og må derfor hyppig inn på verksted for vedlikehold og reparasjon. For å gi et best mulig tilbud til kundene, flytter vi togsett fra roligere strekninger til der behovet er størst, som for eksempel å flytte togsett fra Bratsbergbanen og sette dem inn på L2 Ski–Stabekk. Dessverre forventer vi at de eldste togene våre vil ha store utfordringer helt frem til de blir byttet ut, tidligst mot slutten av 2026.

Togvognene som kjører over fjellet mellom Oslo og Bergen er også gamle, og trenger større reparasjoner. Mot slutten av 2025 fikk vi på plass et samarbeid med SJ Nord, hvor vi fikk låne fem av deres togvogner, slik at vi kan levere stabil drift og et best mulig togtilbud til kundene på Bergensbanen gjennom hele vinteren.

På grunn av Bane NORs ombygging og de påfølgende logistikkutfordringer på det største togverkstedet i landet (Sundland), er det ikke nok tid og plass til å vedlikeholde de mange regiontogene så mye som de trenger. Det har gjort det vanskelig å ha nok tog i trafikk gjennom året, og det er derfor tett dialog i sektoren for å håndtere utfordringer på en best mulig måte, og kunne gi god informasjon til kundene.

Kvaliteten på jernbanens infrastruktur er påvirket av et betydelig vedlikeholdsetterslep, og den blir også påvirket av flom og ras. Ser vi bort fra hendelser som i hovedsak er utenfor vår kontroll, er vår operatøravhengige punktlighet for persontog på 98,3 prosent.

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

Engasjerte og kunde-orienterte medarbeidere

Våre over 12 000 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 2025	Mål 2025	Mål 2026
Medarbeidere - alvorlige skader	4	0	0
H1 (arbeidsskader med fravær/mill. arb.timer)	8,2	6,9	7,3
Sykefravær	7,6 %	7,8 %	7,5 %
Medarbeider engasjement	76	75	77
Kjønnsbalanse ledende stillinger - andel kvinner	44 %	40–60 %	40–60 %

Det daglige partssamarbeidet i forretningsområdene er en av grunnsteinene i dette arbeidet, der alle deler av arbeidslivet diskuteres åpent blant arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter. Sammen jobber vi 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.

I 2025 har vi også forberedt opplæringen av Flytogets verter og lokførere, slik at de fra desember 2027, kan jobbe som konduktører og lokførere på nye togtyper og strekninger i et samlet togtilbud på Østlandet

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. Sykefraværet har blitt redusert i 2025, og endte på 7,6 prosent. Dette er en forbedring fra året før og bedre enn målsatt for 2025. Vi har ambisjoner om å redusere sykefraværet ytterligere, og det jobbes det systematisk med i både tog-, gods- og bussvirksomheten.

Antall skader på egne ansatte er høyere enn mål og på linje med fjoråret, og skyldes i stor grad vinterproblematikk som medfører fallskader på grunn av glatt underlag på terminaler, stasjoner og bussoppstillingsplasser.

Forretningsstyring

Styrets beretning Vygruppen 2025

(fjorårets tall i parentes)

Sammendrag for året 2025

Antall reisende med Vys tog- og busstilbud fortsatte å øke i 2025. Togreiser med Vy tog i Norge økte med 3,8 prosent fra 2024, til om lag 67 millioner i 2025, mens Vy buss opplevde vekst i passasjertall med 4,8 prosent sammenlignet med fjoråret. Antall reiser med Flytoget er redusert med 1,1 prosent sammenlignet med 2024. Det har vært høy aktivitet i ferie og fritidsmarkedet for tog og buss gjennom sommeren og utover høsten. For Vys reiselivssatsing er det økt etterspørsel fra norske og utenlandske turister.

Driftsåret bar preg av høy aktivitet i persontransportmarkedet gjennom året. Med en mild vinter med mindre snø enn i 2024 hadde både tog- og busstilbudet bedre driftsforhold og fikk en god start på året. Imidlertid medførte store infrastrukturarbeider og årets sommervær ekstra utfordringer for togvirksomhetene. Vy arbeider intenst for å øke antall tilgjengelig togsett i operativ drift. Det er særlig de eldste togsettene som har levetidsrelaterte problemer, i tillegg til noen logistikk- og kapasitetsutfordringer på verksted som reduserer kapasiteten. Vy samarbeider tett med de andre selskapene i sektoren for å sikre en mest mulig stabil og god drift.

Gods på bane har hatt nok et utfordrende år med Dovrebanen og Nordlandsbanen som har vært stengt over lengre perioder. Stengte banestrekninger innebærer et redusert tilbud til godskundene, og betydelige tap for godstogoperatørene. CargoNet har likevel hatt en positiv volumutvikling i 2025, særlig gjennom sommeren og høsten.

Flytoget ble en del av Vygruppen fra 31. mars 2025. Målet med sammenslåingen er å skape et sterkt felles persontogselskap for fremtiden, som skal bidra til å

utvikle et best mulig togtilbud for flest mulig reisende på Østlandet. Flytoget vil fortsette å levere sitt gode tilbud til flyplassreisende frem til deres ruter blir integrert i regiontogtilbudet fra desember 2027. Flytoget har opprettholdt den høye kundetilfredsheten gjennom 2025.

Salget av aksjene i Team Verksted Holding AS til Relais Group Plc ble gjennomført i juni, noe som styrker Vys fokus på kjernevirksomheten.

På tross av utfordringer viser konsernet en positiv utvikling i inntekter og lønnsomhet. Veksten i antall reisende og flere forbedringstiltak bidro til økte driftsinntekter sammenlignet med fjoråret, særlig for bussvirksomheten. Samtidig har gjennomførte effektiviseringstiltak og engangseffekter, som gevinst ved salg av verkstedsvirksomheten Team Verksted, påvirket resultatet positivt. Konsernets driftsresultat endte på 1 108 MNOK, 615 MNOK høyere enn i 2024, og resultat før skatt er på 490 MNOK i 2025, 621 MNOK høyere enn i 2024. Resultat før skatt inkluderer kapitalkostnader knyttet til leasingforpliktelser i tog- og bussvirksomhetene.

Utviklingen i viktige styringsparametere:

- Økning i antall reiser med Vy persontog i Norge med 3,8 prosent sammenlignet med i fjor
- Økning i antall reiser med buss på 4,8 prosent sammenlignet med i fjor
- Reduksjon i antall reiser med Flytoget på 1,1 prosent sammenlignet med i fjor
- Totalpunktligheten for persontogvirksomheten er 88,1 prosent (86,8 prosent)
- Punktligheten for Flytoget er 90,2 prosent for ankomst Oslo Lufthavn Gardermoen (90,0 prosent)
- Sykefraværet i perioden er 7,6 prosent (7,9 prosent)
- H1 er 8,2 (8,9)
- Netto sparte utslipp for samfunnet 696 889 tonn (673 664 tonn)

Økonomisk utvikling:

- Driftsinntekter for Vygruppen er 20 827 MNOK (19 359 MNOK)
- Driftsresultatet er 1 108 MNOK (493 MNOK).

- Resultat etter skatt er 429 MNOK (-112 MNOK)
- Avkastningen på bokført egenkapital siste 12 mnd. er 10,6 prosent (-3,5 prosent)

Utviklingen i virksomheten

Persontog

Vy tog opererer de to trafikkavtalene for Østlandet og trafikkpakke Vest. I tillegg drifter Vy tog en togkontrakt, Värmlandskontrakten, i Sverige. Trafikkavtalen med X-trafik ble avsluttet i juni, og avtalen med Norrtåg ble avsluttet i desember 2025. Vy tog har også kommersiell togtrafikk til Gøteborg, og i 2025 ble det etablert en sommerrute helt til Malmø, noe som ble veldig godt tatt imot av kundene.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2025 er 8 531 MNOK (8 606 MNOK), dette utgjør en nedgang på 0,9 prosent fra foregående år. Inntektsutviklingen er påvirket av at den svenske togkontrakten Nattåget Norrland ble avsluttet i desember 2024. Totalt antall reiser i persontogvirksomheten i Norge er 67 millioner, en økning på 3,8 prosent sammenlignet med i 2024. Antall reiser på Østlandet ble negativt påvirket av at Drammen stasjon var stengt i sommer og frem til 31. august.

Driftsresultatet for persontog er 479 MNOK (454 MNOK).

I Norge oppnådde Vy en totalpunktlighet på 88,1 prosent, 1,3 prosentpoeng høyere enn i samme periode i 2024 og lavere enn målet på 90 prosent. Operatøravhengig punktlighet er 98,3 prosent. En mild vinter bidro positivt til punktlighet og regularitet i starten av året, men i annet halvår har infrastrukturen vært noe mer ustabil.

Vy tog arbeider intenst med å øke antall tilgjengelige tog i drift. Det er betydelige levetidsrelaterte utfordringer med de eldste togsettene som er klare for utskiftning. Det var opprinnelig planlagt at nye lokaltog skulle fases inn fra 2025, men disse er ytterligere forsinket. Ny leveranseplan indikerer at de første togene først kommer i drift fra slutten av 2026

og fremover. Dette innebærer en krevende situasjon for våre kunder.

Regiontogene (Flirt) er driftsmessig svært stabile, men tilgjengelige tog i drift har vært påvirket av kapasitet og logistikk på verkstedet på Sundland der det pågår anleggsarbeider. Tog må også løpende tas ut av drift for ombygging for å kunne kommunisere med Bane NORs nye digitale signalsystem, ERTMS, som er under implementering. Det jobbes kontinuerlig med leverandører og Bane NOR for å forbedre situasjonen.

Buss

Vy Buss utfører et betydelig kollektivtransportoppdrag på kontrakt med fylkeskommuner i Norge og Sverige, og driver i tillegg kommersielle ruter, flybusser og turbusser i Norge og Sverige. Det er en vekst i antall reiser med buss fra tilsvarende periode i fjor på 4,8 prosent. Vy har startet opp nye kontrakter i Molde, på Ringerike og Grenland i 2025, og planlegger for flere oppstarter av nye kontrakter i 2026.

Totale driftsinntekter er 9 564 MNOK (8 605 MNOK). Driftsresultatet er 419 MNOK (224 MNOK). Det arbeides aktivt for å sikre tilstrekkelig bemanning gjennom målrettet rekruttering og utdanning av nye sjåfører, samt tiltak for å redusere sykefraværet.

Vys kommersielle ruter både i Norge og Sverige opprettholder høy kundetilfredshet. I Sverige kom Vys kommersielle virksomhet (Vy Bus4you) for 14. gang på topp i Svensk kvalitetsindeks i konkurranse med samtlige andre persontransportsselskap i Sverige. Vy Flygbussarna fikk en god 4. plass i samme måling.

Godstog

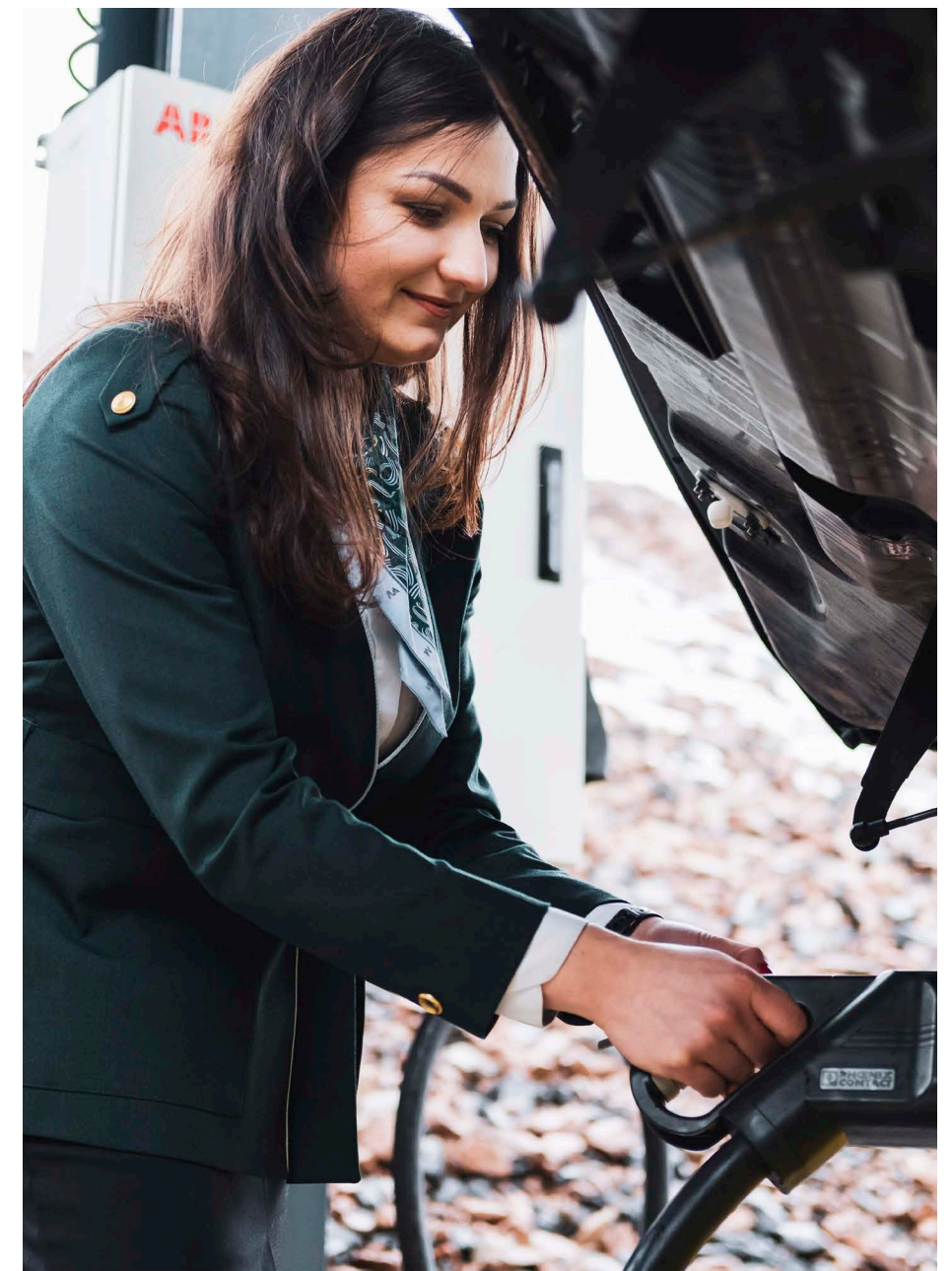
Godsvirksomheten er fortsatt preget av infrastrukturutfordringer med stengte banestrekninger. Dette rammer godskundene. Det er også begrenset med kompensasjonsordninger som dekker inn CargoNets inntektstap ved manglende tilgang på infrastrukturen og tilhørende kostnadsøkninger som følge av produksjonsomlegging. CargoNet arbeider intenst med

lønnsomhetsforbedrende tiltak både på inntekts- og kostnadssiden, og dette har motvirket noe av de tapte inntektene ifm. stengte banestrekninger.

Dovrebanen åpnet 4. april etter å ha vært stengt siden 21. januar grunnet skader på Otta bru. CargoNet iverksatte en krevende driftsomlegging til å kjøre deler av volumet via Rørosbanen, som også øker kostnadene for driften. Det er etablert en kompensasjonsordning hvor staten dekker noe av tapet knyttet til denne hendelsen. Gjennom sommeren var infrastrukturen mer stabil, som ga forutsigbar produksjon, et godt produkt til kundene og en positiv volumutvikling. Kvikkleireskredet 30. august i Levanger stengte Nordlandsbanen, som nå er forventet å åpne sommeren 2026. CargoNet har sammen med Bane NOR satt opp en nødterminal i Steinkjer for å kunne levere noe av volumet på godstog til den nordligste landsdelen, men reduserte inntekter og økte produksjonskostnader påvirker resultatene negativt. Samferdselsdepartementet har foreslått å opprette en midlertidig kompensasjonsordning for godstogselskap for tap knyttet til den langvarige strengningen av Nordlandsbanen. Denne situasjonen presser selskapets økonomi og det er viktig at ordningen blir avklart og utbetalt.

Driftsinntektene er på 1 371 MNOK (1 306 MNOK), og driftsresultatet på 62 MNOK (-141 MNOK). Dette inkluderer en positiv resultatregnskapseffekt på 123 MNOK knyttet til utkjøp av pensjonsforpliktelser til Statens Pensjonskasse. Selskapet har gjennom 2024-2025 gjennomført en rekke tiltak og kostnadskutt, samtidig som det har vært innført inntektsøkende tiltak. Dette har bidratt til et betydelig resultatløft i 2025 til tross for at Nordlandsbanen har vært stengt siden 30. august.

Stengte banestrekninger gir store konsekvenser for kundene og betydelig risiko for operatørene som driver gods på bane. Det er derfor et kritisk behov for faste, mer forutsigbare og tilstrekkelige kompensasjonsordninger når godstogene er forhindret fra å kjøre.



Flytoget

Flytoget ble en del av Vygruppen fra 31. mars og resultater fra og med april er inkludert i konsernets resultat. I forbindelse med sammenslåingen ble eierskapet til selve flytogene, og ansatte som har hatt hovedansvaret for oppfølging av disse togene, overført til Norske Tog AS.

Driftsresultatet fra april og ut året er på 54 MNOK, som inkluderer leie betalt til Norske Tog.

For Flytoget som selskap er driftsresultatet for hele 2025 på 38 MNOK, en reduksjon på 27 MNOK sammenlignet med 2024.

Resultatutviklingen i Flytoget er påvirket av leiekostnader for togene som ble overført til Norske tog fra april 2025.

Punktligheten i 2025 er på 90,2 prosent for ankomst Oslo Lufthavn Gardermoen, som er 0,2 prosentpoeng høyere enn samme periode i 2024. Flytoget oppnådde i 2025 en imponerende 3. plass på Norsk Kundebarometer.

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. Gjennom disse partnerskapene tilbyr vi helhetlige reiseløsninger basert på tog, buss og båt, som gir enkel tilgang til attraktive destinasjoner. Satsingen bidrar til å utvikle bærekraftige reisealternativer og skaper verdier for både Vygruppen og lokalt næringsliv.

2025 har vært et godt år for Vy innen reiseliv, med vekst både for Flåmsbana og Fjord Tours Group. Etterspørselen etter kollektivbaserte rundreiser med fjord-, fjell- og kulturopplevelser har fortsatt å øke, og Vy har styrket sin posisjon i markedet gjennom samarbeid med lokale reiselivsaktører.

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.

Bærekraft

Gjennom våre tjenester innen tog, buss, gods og reiseliv bidrar vi til å redusere klimagassutslipp, avlaste veiene og skape velfungerende byer. Vi er samtidig en arbeidsplass for flere tusen medarbeidere og en aktør som påvirker mennesker og miljø hver dag.

Vy har vedtatt en klimaomstillingsplan, og med plan om å kutte 42% av direkte utslipp og 25% av indirekte utslipp innen 2030, samt 90% av totale utslipp innen 2050. sammenlignet med våre 2023-utslipp. Realiseringen av planen vil blant annet være avhengig av tilgjengelig teknologi og oppdragsgivernes vilkår i kontraktene.

Bærekraft er en integrert del av hvordan vi styrer og utvikler virksomheten. For en detaljert redegjørelse om hvordan vi jobber med å løse noen av utfordringene vi og samfunnet står overfor.

For mål og resultater viser vi til bærekraftdelen i denne års- og bærekraftrapporten, 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, reduserte inntekter og økte driftskostnader. 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 429 MNOK (-112 MNOK), en økning på 541 MNOK sammenlignet med fjoråret. Driftsresultat er på 1 108 MNOK (493 MNOK), en økning på 615 MNOK. Konsernets forbedrede resultater er knyttet til bedret lønnsomhet i bussvirksomheten spesielt, forbedret lønnsomhet i Sverige, samt gevinst fra salg av Team Verksted.

Konsernets netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er 3 210 MNOK (1 988 MNOK). Kjøp av varige driftsmidler er 398 MNOK (458 MNOK). Nye leasingrettigheter er 2 184 MNOK (2 472 MNOK).

For konsernet er egenkapitalen 4 642 MNOK (3 576 MNOK) som gir en egenkapitalandel på 19,3 prosent (15,5 prosent).

Konsernets avkastning på bokført egenkapital siste 12 mnd. er 10,6 prosent (-3,5 prosent). For å nå konsernets langsiktige avkastningsmål på 8 prosent bør konsernets virksomheter totalt og over tid levere en driftsmargin på minimum 5 prosent. Avkastningsmålet ble nådd i 2025, men resultatene er positivt påvirket av engangseffekter knyttet til salgsgevinst og pensjon. Det er derfor stort fokus på fortsatt arbeid med resultatforbedrende tiltak for å oppnå eiers mål om høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. Vy opererer i markeder med lave marginer og høye investeringer som gir lavere avkastning i begynnelsen av avtaleperiodene. Resultatene er sensitive for resultatsvingninger særlig knyttet til eksterne hendelser som påvirker driften. Det er sentralt å sikre robusthet og kapital for videre utvikling og fremtidig posisjon, og styret og administrasjonen har tett oppfølging av den økonomiske utviklingen.

Under koronapandemien tæret negative resultater på egenkapitalen i Vygruppen. Selskapet fikk i slutten av 2023 en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2), som har redusert egenkapitalandelen. Utfordrende vær- og kjøreforhold og stengte banestrekninger har medvirket til negative resultater for godsvirksomheten. For å bidra til at selskapet raskere kan opparbeide en egenkapitalandel på nivå med det som er å anse som hensiktsmessig ut fra risikoen og omfanget av selskapets virksomhet, foreslås det derfor at staten ikke tar utbytte fra selskapet for regnskapsåret 2025.

Det foreslås dermed følgende disponering av årets resultat for morselskapet Vygruppen AS:

Utbytte	0 MNOK
Overført annen egenkapital	159 MNOK
Sum årsresultat	159 MNOK

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

Fremtidsutsikter

I Norge forventer vi videre vekst i togtrafikken både innen jobb- og fritidsreiser. For å møte etterspørselen er det avgjørende å ha tilstrekkelig antall tog tilgjengelig. Konsernet vil fortsette å prioritere tiltak for å øke togvedlikeholdskapasiteten og sikre at flest mulig av togene er i drift. De eldste togsettene har komponenter og systemer langt forbi sin tekniske levetid, samtidig som leveranser av nye tog er ytterligere forsinket. Vy er i dialog med Norske Tog og myndighetene om planer for fornyelse og midlertidige løsninger frem til nye tog kan leveres. Vi ser frem til at nye tog blir levert fra Norske Tog, både til Østlandet fra vinteren 2026/2027 og til Bergensbanen fra 2028.

I tiden fremover vil det fortsatt være utfordringer knyttet til logistikk og kapasitet på verkstedsområdene på Østlandet, blant annet som følge av utbyggingsarbeider og at verkstedsområdet på Sundland vil være mottaksbase for nye tog. Dette rammer den daglige togdriften som er avhengig av løpende tilgang til vedlikeholdskapasitet. Vy arbeider tett sammen med aktørene i sektoren for å redusere konsekvensene og finne best mulig løsninger.

Samtidig ser vi frem til å dra positive effekter fra den pågående integrasjonen med Flytoget. Myndighetene har besluttet at tilbringertjenesten til/fra Oslo Lufthavn skal integreres i det ordinære togtilbudet på Østlandet i desember 2027. Dette ligger til grunn for Østlandet 2-kontrakten som Vy har inngått med Jernbanedirektoratet. Bakgrunnen er at kapasiteten i jernbanetunnelen gjennom Oslo er sprengt, slik at det ikke er plass til flere togavganger, mens antall reisende på Østlandet vokser og behovet for flere regiontog er økende. Bane NORs pågående utbyggingsprosjekter, blant annet med dobbeltspor til Tønsberg, vil også bidra et bedre togtilbud til og fra Oslo.

Integreringen skal gi et best mulig tilbud til flest mulig på Østlandet slik at hverdagens transportetapper skal være enklest mulig med minst mulig friksjon for kundene. Samtidig er mange skeptiske til å avvike Flytogets svært vellykkede togtilbud til Oslo lufthavn. Vår viktigste utfordring de neste årene er derfor å sørge for en vellykket overgang. Noen av Flytogets viktigste kvaliteter er høy frekvens og hastighet, samt en høy beredskap ved avvik, som skaper trygghet for at man rekker flyet sitt. Det er enkelt for kundene å finne ut når og hvor toget går. Dette er egenskaper som i størst mulig grad skal videreføres. Flytoget og Vy vil jobbe sammen om utviklingen av framtidens togprodukt til Oslo lufthavn.

Vi ser en økende interesse for togreiser til og fra kontinentet. Dobling av antall avganger fra Oslo til Gøteborg fra 2024 har vært en suksess, og som et steg videre i satsingen på utenlandstrafikk lanserte Vy sommertog til Malmø noen uker i sommer. Dette ble godt mottatt i markedet og Vy besluttet at det ble en fast del av Vys tilbud i helgene og ferier fra desember. Vy arbeider også med å vurdere mulighetene for et fremtidig togtilbud på strekningen Oslo-København i samarbeid med DSB.

I oktober 2024 ble det meddelt at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdsels-departementet 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. Samtidig har det vært betydelig kostnadsøkninger i kollektivsektoren, og våre oppdragsgivere, kollektivselskapene og fylkene, er avhengig av finansiering for å sikre opprettholdelse og utvikling av kollektivtilbudet. Ved manglende finansiering er det risiko for produksjonsreduksjoner.

Noen nye bussanbud starter opp i 2026 og disse vil bidra til å opprettholde volum og inntekter. 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, men utviklingen vil bli påvirket av kollektivselskapenes prioriteringer i anbudene. 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.

Det forventes fortsatt god etterspørsel etter kommersielle busstilbud, og vi vil fortsette utvikling av tilbudet basert på kundebehov og etterspørsel.

Reiselivssatsingen er et viktig bidrag til å øke bærekraftig verdiskaping i konsernet, samtidig som den stimulerer til økt tog- og bussbruk blant turister. Jernbanedirektoratet har besluttet at det skal bli kommersiell drift på Flåmsbana uten trafikkavtale når Vys konsesjon går ut i 2027. Flåmsbana er viktig for lokalsamfunnet og for reiselivet, og en langsiktig konsesjon ville gitt større trygghet for både helårstransporttilbud og investeringer i tog. Vy satser videre på Flåmsbana gjennom samarbeidsmodellen med Norway's Best Group og Flåmsbana AS. Med nye rammevilkår fra 2027 må vi gjøre nye vurderinger av investeringer og planer, men Vy, Norway's Best Group og Flåmsbana AS ønsker å fornye, investere og utvikle banen videre, i et tett samarbeid med kommunen og lokale samarbeidspartnere. Vygruppen vil fortsette reiselivssatsingen med å tilpasse og utvikle tilbudet i takt med markedets behov.

Etter enda et år med driftsforstyrrelser er CargoNet i ferd med å gjennomføre en omstilling for å redusere kostnadsbasen ytterligere i 2026 og tilpasse tilbudet til markedsforholdene. Vi ser frem til at Nordlandsbanen kommer i full drift igjen for denne strekningen er kritisk for mange av våre kunder. Selskapet har iverksatt en rekke lønnsomhetsforbedrende tiltak for å både beholde inntekter og redusere kostnader inntil Nordlandsbanen åpner igjen. Det er planlagt at det skal komme på plass en midlertidig kompensasjonsordning knyttet til kvikkleireskredet i Levanger. Det er imidlertid nødvendig med bedre og mer forutsigbare rammebetingelser for bransjen, Det er kritisk for bransjen at det etableres mekanismer som vil kompensere for

tapte inntekter når infrastruktur ikke er tilgjengelig. Tilbudet av gods på bane har stor samfunnsnytte i form av reduserte klimagassutslipp, mindre veislitasje og trafikkbelastning samt økt sikkerhet.

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.

Styret ønsker å uttrykke sin takknemlighet til alle medarbeidere for den viktige innsatsen som hver dag bidrar til å opprettholde et godt tilbud for våre kunder, til tross for et produksjonsmessig krevende år.

Satsing på kollektivtrafikken er en sentral del av en bærekraftig samfunnsutvikling. Når mennesker velger å reise kollektivt, og når gods fraktes på skinner i stedet for vei, sparer det samfunnet for store klimagassutslipp. Arbeidet for å få flere til å velge klimavennlig, er essensielt for at Norge skal nå sine klimamål og at Vy som transport- og godsoperatør skal vinne anbud og få flere kunder.



Vygruppens styre

Per 31.12.2025



Ingvald Løyning
Ingvald Løyning
Styreleder



Geir Inge Stokke
Geir Inge Stokke
Nestleder



Espen Almlid
Espen Almlid
Styremedlem



Dina Elverum Aune
Dina Elverum Aune
Styremedlem



Maribe
Marianne Ødegaard Ribe
Styremedlem



Ove Sindre
Ove Sindre Lund
Styremedlem



Frank Christensen
Frank Christensen
Styremedlem



Line Steinseth
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 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 persontrafikktenester 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 instruks for styre og daglig leder. De andre punktene i anbefalingen anses ikke som relevante med bakgrunn i selskapets eiersituasjon.

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. De andre punktene i anbefalingen anses ikke som relevante med bakgrunn i selskapets eiersituasjon.

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](https://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. Dette inkluderer oppfølging av bærekraft i 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.

Godtgjørelse til styret

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

Godtgjørelse til ledende ansatte

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

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

Styrets retningslinjer for godtgjørelse av ledende personer og årlig lederlønsrapport 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 bærekrafttemaene, samt våre prinsipper for bærekraftsrapportering som danner grunnlaget for denne delen av årsrapporten.



Strategiske fokusområder for bærekraft

	Klima og miljø	Sosialt	Forretningsetikk
Tilnærming	• Tilby miljøvennelig person- og godstransport • Kutte utslipp i egen organisasjon 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 jomfrulige 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	• Forvalte offentlighetens midler effektivt og bærekraftig • Opplyse og lære opp om rapportering på kritikkverdige forhold

BP-1 Prinsipper for bærekraftrapportering

Formålet med Vys rapportering er å gi interessenter et riktig og balansert bilde av relevante aspekter, aktiviteter, praksis og resultater for året 2025. Rapporten er utarbeidet med data fra buss-, tog-, reiselivs- og godsvirksomhet, samt støttevirksomhet, i vår virksomhet i Norge og Sverige. Dataene tilsvarende aktiviteten og tidsperioden som er konsolidert i konsernets finansregnskap. Se konsern og virksomhetsstruktur i note 3 på side 150 for oversikt over hvilke segmenter bærekraftrapporten dekker. Nytt av året er inkludering av Flytoget AS. Kontaktpunkt for spørsmål er presse@vy.no.

Informasjonen utvides til å omfatte verdikjedeinformasjon der dette er vesentlig. Se beskrivelsen av vår verdikjede på side 51 og 52.

Bærekraftsrapporten er utformet i henhold til European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Dobbel vesentlighetsanalyse, klimaregnskap i tråd med GHG-protokollen, samt rapportering i henhold til EU-taksonomien (artikkel 8 i EU-forordning 2020/852) er attestert av revisor. Rapporten inkluderer også krav til rapportering i henhold til regnskapsloven, åpenhetsloven og likestillings- og diskrimineringsloven.

For noen av datapunktene i rapporteringen vår bruker vi vurderinger og estimer, for eksempel ved beregning av våre taksonomi-KPIer og scope 3-utslipp. Vi revurderer regelmessig bruk av estimer basert på erfaringer, utvikling av rapporteringsmetode og en rekke andre faktorer. Estimendringer 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 2025 er utarbeidet iht. CSRD og ESRS. Vesentlighetsanalysen er oppdatert for å sikre formkravene i ESRS. E5 Ressursforbruk

og sirkulærøkonomi er nytt vesentlig tema. Se seksjonen for vesentlighetsanalyse for mer informasjon.

GOV-1 Forretnings- og risikostyring i Vy

Eierstyring og selskapsledelse er beskrevet i dokumentet med samme navn i års- og bærekraftrapporten 2025 (side 40). Styring av finansiell og ikke-finansiell informasjon, inkludert påvirkning på økonomi, miljø og mennesker, skjer gjennom konsernstyret, konsernledelsen, styrene i forretningsområdene og månedlige «Business Reviews».

Konsernstyret består av fem aksjonærvalgte medlemmer, utpekt av generalforsamlingen (den norske stat ved Samferdselsdepartementet) basert på kompetanse, mangfold og kapasitet. De aksjonærvalgte medlemmene har ingen ansettelsesforhold hos eier og har opplyst om eventuelle verv som kan medføre interessekonflikt. I tillegg er tre medlemmer valgt blant ansatte. Styret har tre kvinner og fem menn. Se oversikt på <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>. Generalforsamling avholdes årlig, og det gjennomføres normalt 4–5 kontaktmøter med eierseksjonen i Samferdselsdepartementet.

Styret og konsernledelsen styrer etter et årshjul som omfatter strategi, handlingsplaner, finansielle mål og KPI-er, med integrert bærekraftperspektiv. Disse behandles og vedtas i konsernstyret, og det rapporteres jevnlig på måloppnåelse. Styret behandler også særskilte temaer som HMS, trafiksikkerhet, cybersikkerhet, internkontroll, bærekraft, anbud og investeringer.

Bærekraftarbeidet og -rapporteringen gjennomgås årlig som eget tema, både i styret og i kontaktmøter med eier. Øvrig interessentdialog håndteres av konsernledelsen.

Styret evaluerer årlig egen virksomhet, inkludert kompetanse, arbeidsform og prioriterte temaer. Miljø og bærekraft inngår i vurderingen sammen med økonomi, omdømme og strategiske satsinger. Evalueringen skjer internt, eventuelt med

ekstern bistand, og har ikke medført vesentlige endringer. Aksjonærvalgte styremedlemmer velges og evalueres av eier.

Administrerende direktør har ansvar for daglig drift. Virksomhetsledere sikrer bærekraft og samfunnsansvar med støtte fra konsernets bærekraftspesialister. Økonomiavdelingen rapporterer styringsdata for bærekraft og samfunnsansvar til konsernledelsen og styret.

Konsernprinsipper og retningslinjer forvaltes av fagstaber, som etablerer prosesser for operasjonalisering og følger opp gjennom rapportering og møter. Det operative ansvaret ligger hos virksomhetsområdene, mens fagstabene også kan ha ansvar for konsernfelles tjenester som IT, lønn og regnskap. Lederne for fagstabene inngår i konsernledelsen.

Vy stiller etiske og sosiale krav til leverandører som del av kontraktene og følger opp etterlevelse basert på risikovurderinger eller varsler.

Konsernet har etablert ledertrening med digital læring om konsernprinsipper og retningslinjer. Andel ledere som har gjennomført treningen er en strategisk KPI som rapporteres til konsernledelsen og styret. HR-staben har ansvar for utvikling og gjennomføring av treningen.

GOV-2 Bærekraftrelaterte 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.

GOV-3 Aktsomhetsvurderinger i Vy

Vy har etablert styrende dokumenter som sikrer ansvarlig virksomhet. Selskapets vedtekter fastslår at styret skal:

- Sørge for tilfredsstillende systemer for internkontroll.

- Gjennomføre regelmessige risikoanalyser med forebyggende tiltak.
- Sikre at selskapet tar samfunnsansvar.

Vedtektene er vedtatt av generalforsamlingen.
Se <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>.

Eierstyring og selskapsledelse

Vy har et helhetlig styringssystem som omfatter ledelsesdokumenter, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for økonomi, regnskap og finansiering. Årlige risikoanalyser gjennomføres, og tiltak iverksettes for å håndtere identifisert risiko. Dokumentet er vedtatt av styret og inngår i Års- og bærekraftrapporten 2025. Se <https://www.vy.no/vygruppen/styring-og-ledelse>.

Bærekraft og samfunnsansvar

Bærekraft er integrert i virksomhetsstyringen med klare forbedringsmål. Vi prioriterer områder som bidrar vesentlig til samfunnet og FNs bærekraftsmål. Vy følger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv og innfører felles kvalitetsstandarder. Alle enheter skal sertifiseres etter ISO 14001.

Grunnleggende prinsipper:

- Ledere har ansvar for bærekraft og samfunnsansvar i egen enhet.
- Bærekraft skal være en del av strategi og verdigrunnlag.
- Vi støtter FNs menneskerettighetserklæring og ILOs kjernekonvensjoner.
- Vi bekjemper korrupsjon og reduserer transportsektorens miljøbelastning.
- Årlig rapportering skjer i konsernets års- og bærekraftregnskap.



Arbeidstaker- og menneskerettigheter

Vy følger FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter gjennom aktsomhetsvurderinger i egen virksomhet.

Aktsomhetsvurdering og håndtering av negativ påvirkning

Vygruppen gjennomfører aktsomhetsvurderinger for å identifisere faktiske og potensielle negative påvirkninger på menneskerettighetene som vi har forårsaket, bidratt til eller er direkte knyttet til gjennom vår virksomhet og leverandørkjede. Vi skal stanse, forebygge og redusere slik påvirkning, overvåke effekten av tiltakene og kommunisere til berørte parter.

Policyene formidles primært til leverandører gjennom krav i anbudprosesser og oppfølging av leveranser. Ansattes rettigheter ivaretas gjennom etablerte prosesser, samarbeidsutvalg og tarifforhandlinger, samt retningslinjer publisert i personalhåndboken. Ledere og styremedlemmer signerer periodisk egenerklæring om etterlevelse av etiske

retningslinjer og bærekraftpolicy.

Negative effekter kan rapporteres internt via arbeidsmiljøutvalg og tariffprosesser, og eksternt gjennom kundeservice, Statens Jernbanetilsyn, Forbrukertilsynet eller rettsapparatet. Kunder finner informasjon og kan varsle via <https://www.vy.no/kundeservice/hjelp-og-kontakt>, mens leverandører kan kontakte <https://www.vy.no/vygruppen/for-leverandorer>. Varsler kan også formidles via interesseorganisasjoner.

Interne risiko- og kontrollrutiner er etablert for tidlig avdekking og håndtering av negative avvik, eksempelvis miljøutslipp. Arbeidet skjer gjennom risikovurderinger, internkontroll og dialog med ansatte.

Vy har en styringsmodell som identifiserer reelle og potensielle påvirkninger på økonomi, miljø og mennesker. Hovedelementene omfatter:

- Risikovurderinger og mulighetsanalyser
- Interessentundersøkelser
- Rapportering og statistikk
- Strategiske og operasjonelle mål for reduksjon av negativ påvirkning
- Statusrapportering, avviksanalyser og tiltaksplaner

Aktsomhetsvurderinger følger årshjulet og behandles månedlig i konsernledelsen og styret. Årlige vesentlighetsanalyser identifiserer bærekrafttema, risiko og muligheter, og danner grunnlag for strategiprosesser, målsettinger og femårsplaner. I 2025 er det utarbeidet og vedtatt detaljerte omstillingsplaner for å nå våre vitenskapsbaserte klimamål. For mer informasjon om aktsomhetsvurderinger i verdikjeden, se kapittel S2 «Arbeidere i verdikjeden».

GOV-4 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 trafiksikkerhet, 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 bærekraftrapportering.

Vy har ikke blitt dømt eller bøtelagt for brudd på lover og regler i 2025.

SBM-1 Strategi, forretningsmodell og verdikjede

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, interessedialog 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.

Økonomi

Størrelsen på Vys aktiviteter, både når de gjelder reiser/volum og inntekter, er beskrevet styrets årsberetning på side 33 og i segmentnoten på side 142.

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

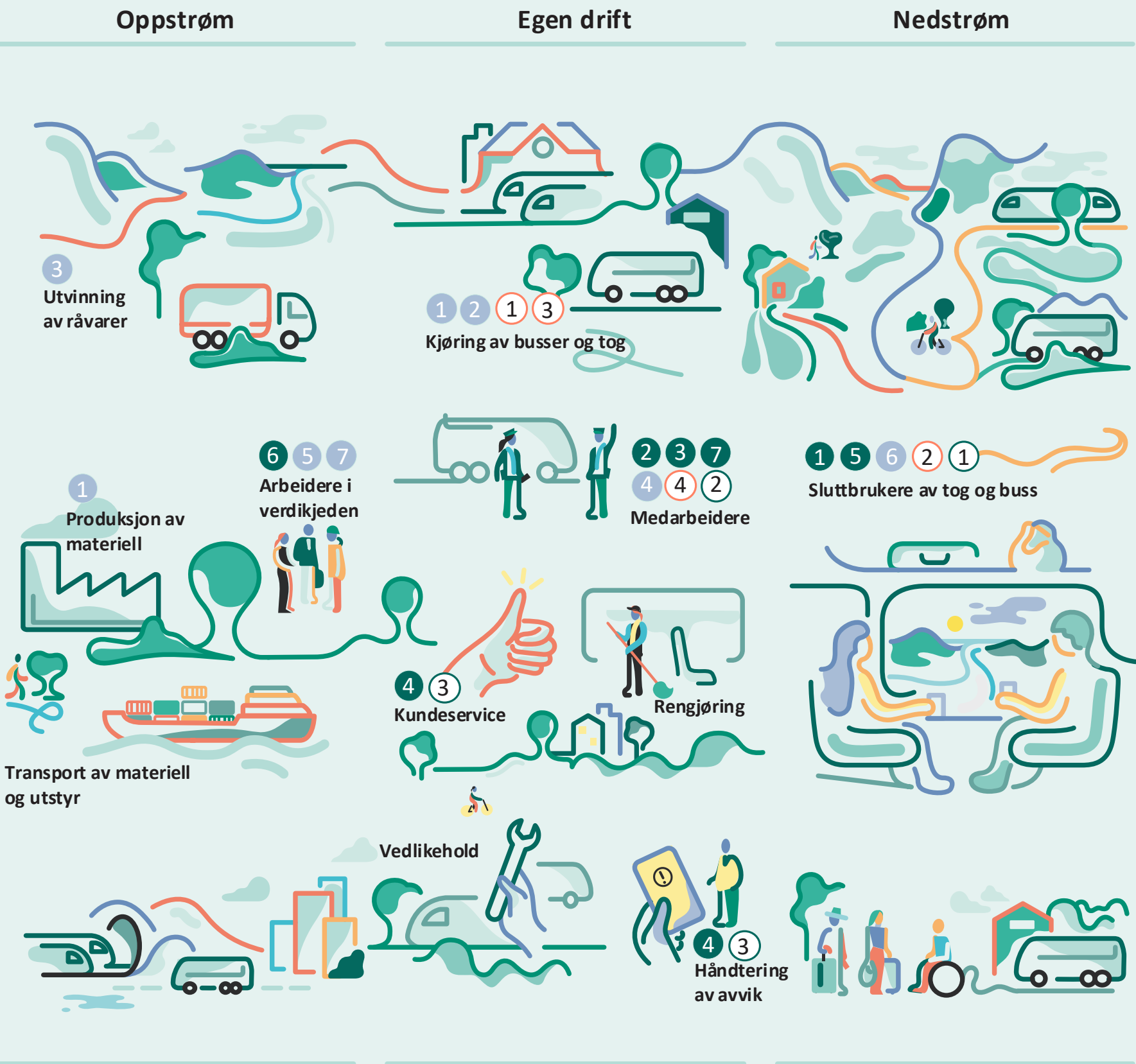
De viktigste innsatsfaktorene i verdikjeden er:

- 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 119 for en nærmere beskrivelse av leverandørkjeden.



Vy sin verdikjede



Positiv påvirkning

- 1 Redusere klimagassutslipp ved å få samfunnet til å velge miljøvennlig person- og godstransport (E1)
- 2 Ordnete arbeidsforhold (S1)
- 3 Være en inkluderende og mangfoldig arbeidsgiver (S1)
- 4 Åpen og transparent kommunikasjon ved brudd (S4)
- 5 Pålitelig og tilgjengelig transport for alle (S4)
- 6 Holde høye standarder for etikk (G1)
- 7 Opplyse og opplære om rapportering av kritikkverdige forhold (G1)

Negativ påvirkning

- 1 Utslipp av klimagasser fra materiell og kjøring av tog og buss (E1)
- 2 Luftforurensning og forurensning av mikroplast fra dekk- og veislitasje (E2)
- 3 Forbruk av jomfruelige og kritiske råvarer (E5)
- 4 HMS på arbeidsplassen (S1)
- 5 Mangel på overholdelse av menneskerettigheter i leverandørkjeden (S2)
- 6 Ulykker som påvirker kunder (S4)
- 7 Inhabilitet og korrupsjon (G1)

Risiko

- 1 Endrede værforhold påvirker infrastruktur og vår evne til å levere tjenestene våre (E1)
- 2 Endring i etterspørsel (E1)
- 3 Manglende tiltak, investeringer og samhandling i sektoren (E1)
- 4 Mangel på arbeidskraft (S1)

Muligheter

- 1 Økt etterspørsel etter Vys tjenester grunnet større fokus på bærekraft (E1)
- 2 Være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker oss og utvikler kompetente og engasjerte medarbeidere (S1)
- 3 Være transparente og åpne, gi god informasjon (S4)

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.

Fra 2025 tilbys også tilbringertjeneste til og fra Oslo Lufthavn med datterselskapet Flytoget AS. 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 142 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:

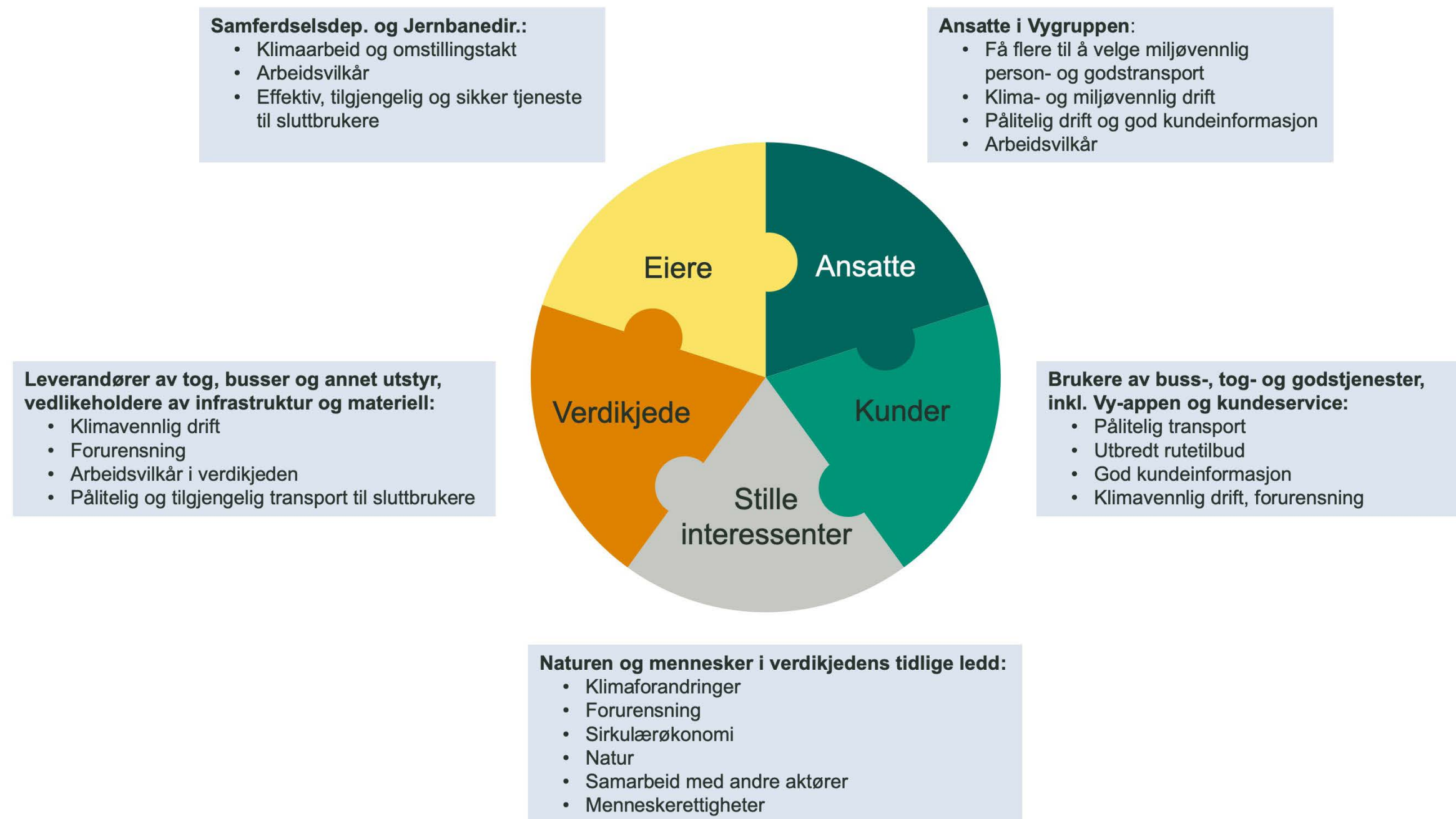
- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- NHO Logistikk og Transport
- Sveriges Bussföretag
- Västra Sveriges Bussbranchföråning
- Skift
- Forum for Reiseliv
- Etisk Handel Norge
- Sustainability Hub Norway
- NHO Transport

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





SBM-3 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

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.

IRO-1 Prosess for å identifisere og vurdere vesentlige bærekraft tema

Vy gjennomførte en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med kravene i CSRD. Analysen kombinerte vurdering av finansiell vesentlighet og påvirkning på miljø og samfunn, og er bygget på både interne og eksterne intervjuer for å sikre bred innsikt. Metodikken omfatter kartlegging av potensielle og faktiske påvirkninger, risikoer og muligheter, med kvalitative og kvantitative vurderinger basert på definerte terskler for alvorlighetsgrad og sannsynlighet. Analysen hjelper oss å prioritere de viktigste områdene for interessenter, langsiktig verdiskaping, samfunn og miljø.

Analysen benytter en kombinasjon av interne styringsdata, rapporter, regulatoriske krav og eksterne kilder som bransjestandarder og interessentinnspill. Vesentlighetsvurderingen bygger på scenarioanalyser og risikomatriser, der terskler for prioritering er fastsatt ut fra både påvirkningens omfang og sannsynlighet.

Påvirkninger, risikoer og muligheter identifiseres løpende gjennom interessentdialogen, og innsikten fra denne brukes ved vurdering av vesentlighet. Prosessen omfatter også strukturerte konsultasjoner med berørte interessenter og eksterne fagpersoner for å forstå konsekvenser og forventninger, noe som sikrer at vurderingene er forankret i reelle påvirkninger og opplevd risiko. Analysen ble gjennomført av en prosjektgruppe med representanter fra økonomi- og bærekraftsavdelingen. Fagressurser ble involvert der spesialisert kompetanse var nødvendig.

Vi har gjort analysen i fire steg:

1. Forstå kontekst og virksomhet gjennom analyser av markedet, avhengigheter, verdikjede, interessenter og reguleringer
2. Identifisere påvirkninger, risikoer og muligheter (IROer) gjennom dataanalyse, interessentdialog og aktsomhetsvurderinger
3. Vurdere og prioritere alle påvirkninger, risikoer og muligheter etter definerte kriterier og terskler
4. Integrere resultater i strategi og styringssystemer, inkludert risikohåndtering, mål, tiltak og rapportering

1. Forstå

Første steg i analysen var å etablere et helhetlig bilde av Vys kjernevirksomhet og de aktivitetene som inngår i konsernets oppstrøms- og nedstrømsverdikjeder. Det innebar å kartlegge:

- hovedaktiviteter i konsernets verdikjede
- sentrale oppstrømsaktiviteter som anskaffelse av kjøretøy, IT-systemer og infrastruktur
- nedstrømsaktiviteter som omfatter kundereiser, tjenesteleveranser og samfunnseffekter
- relevante interne og eksterne interessenter basert på hvem som berøres av Vys aktiviteter og verdikjede

Kartleggingen ga et tydelig overblikk over hvor i verdikjeden Vys påvirkning, risikoer og muligheter kan oppstå, og dannet grunnlag for de videre vurderingene. Analysen viser at våre

viktigste interessentgrupper omfatter ansatte, kunder, eier, interesseorganisasjoner og leverandører.

2. Identifisere

I dette steget identifiserte vi hvor konsernets faktiske og potensielle påvirkninger på mennesker, samfunn, klima og miljø, samt forhold som kan medføre finansielle risikoer eller muligheter. Dette resulterte i en liste av mulige IROer, som senere ble raffinert gjennom ytterligere vurderinger og dialog. Identifiseringen bygger på et bredt sett av kilder, blant annet:

- interne risikovurderinger
- interne undersøkelser, rapporter og rutinebeskrivelser
- klima-, natur- og naturrisikoanalyser
- kundeundersøkelser, konkurrentanalyser, høringsinnspill, Nasjonal Transportplan og medieanalyser
- innspill fra interne og eksterne interessenter fra intervjuer, samtaler og gruppediskusjoner

For å sikre at analysen dekket alle relevante bærekraftsområder, har vi tatt utgangspunkt i alle ESRS-temaene med tilhørende undertema og supplert med selskapsspesifikke forhold ved behov. Analysen omfatter hele verdikjeden, inkludert særskilt vurdering av områder med forhøyet risiko. Dette ble gjort gjennom:

- systematisk screening av aktiviteter med kjent risiko, som kjøretøyanskaffelser
- geografiske risikovurderinger for land i leverandørkjeden, basert på indekser for klima, arbeidsvilkår og menneskerettigheter
- gjennomgang av forretningsrelasjoner med stor påvirkning på utslipp, arbeidsvilkår eller samfunnseffekter
- inkludering av aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer
- samtaler med representanter for stille interessenter

3. Vurdere

Når identifiseringen var gjennomført, vurderte vi graden av både påvirkning og finansiell konsekvens for hvert bærekraftstema.

For hvert identifiserte påvirkningsforhold gjennomførte vi en kvantitativ scoring basert på konsekvens, omfang, irreversibilitet (for negative påvirkninger) og sannsynlighet. For temaer som berører menneskerettigheter ble alvorlighet vektlagt høyere enn sannsynlighet, i tråd med intern metodikk og internasjonale retningslinjer.

Finansiell vesentlighet ble vurdert ved å identifisere risikoer og muligheter på tvers av verdikjeden, med fokus på økonomisk betydning, omdømmebetydning og avhengighet. Risikoer og muligheter ble analysert med samme rammeverk som øvrige finansielle analyser, og vurderingene bygget på eksisterende risikoanalyser i konsernet for å sikre samsvar. Analysene utarbeides i konsernets forretningsområder hvoretter de blir konsolidert for konsernet. Analysene omhandler både operativ og strategisk risiko, omdømmerisiko, samt klima- og naturrisiko. Det utføres analyser for både negativ og positiv risiko. Resultatene vurderes og behandles i ledelsen i forretningsområdene, konsernledelsen og i konsernstyret. Analysene gir et beste estimat for sannsynlighet og konsekvens for at en hendelse (positiv og/eller negativ) oppstår i en 5 års periode, og hvor en konsekvens for konsernet på over 500 MNOK over en 5 års periode vurderes som høy. På bakgrunn av resultatene av risikoene utarbeides det tiltaksplaner for å håndtere risiko, og risikobildet samt tiltaksplaner ligger sammen med andre analyser til grunn for utarbeidelse av strategi og langtidsplaner som årlig behandles i konsernledelsen og konsernstyret.

Internkontroll av risikoanalysene blir først og fremst sikret gjennom behandling i Business Reviews hvor resultater blir gjennomgått av ledelse og business controlling-funksjoner, og hvor endringer fra tidligere analyser blir gjennomgått og kommentert. Justeringer blir iverksatt ved behov etter disse gjennomgangene.

Temaspesifikke vurderinger:

- E1: For klimaendringer bygger identifiseringene og vurderingene på Vys klimarisikoanalyse, som inngår som en del av grunnlaget i vesentlighetsanalysen. Analysen

inkluderer både overgangsrisikoer, fysisk klimarisiko og muligheter knyttet til klimavennlig transport. Se kapittel E1 for mer informasjon om klimarisikoanalysen.

- E2: Identifisering av IROer for forurensning vurderes på tvers av drift og transporttjenester, og hver enkelt lokasjon er ikke vurdert spesielt. Vår største kilde til forurensning kommer fra egne kjøretøy. Vys tjenester strekker seg vidt i Norge og Sverige, og er en bidragsyter til lokal luftforurensning og utslipp av mikroplast.
- E3: For dette temaet har vi vurdert mulige påvirkninger, risikoer og muligheter i egen drift, oppstrøms og nedstrøms verdikjede. Vurderingen inkluderer overordnet forbruk av vannressurser, mulig påvirkning på marine ressurser gjennom transporttjenester og drift og eventuelle effekter på sårbare områder i marint miljø.
- E4: Vys naturrisikoanalyse har vært utgangspunkt for identifisering av påvirkninger, risikoer, avhengigheter og muligheter innen biomangfold. Arbeidet har inkludert interne arbeidsmøter og skrivebordsundersøkelser, i tillegg til eksterne intervjuer med eksperter og stille interessenter. Vurderingen omfatter både økosystemer som allerede er påvirket og de som kan bli påvirket.
- E5: For temaet sirkularitet har vi vurdert hele verdikjeden vår, blant annet gjennom materialbruk og type jomfrulige materialer i kjøretøy og materiell, avfall fra drift og avhending av materiell, klær og utstyr.
- G1: Her har vi vurdert forhold som er sentrale for god forretningsetikk og etterlevelse for Vy. Dette inkluderer risiko for korrupsjon i egen drift og leverandørkjede, interne og eksterne varslinger, lobbyaktiviteter og styring av leverandørrelasjoner.

IROene ble vurdert på en skala fra høy til lav per tema. Vesentlige tema ble identifisert gjennom en definert grenseverdi og drøftinger i arbeidsgruppen og med ledelsen.

4. Integrere

Når vurderingene var fullført, ble resultatene integrert i konsernets styringsprosesser for å sikre at vesentlighetsanalysen både danner grunnlag for rapportering og blir en aktiv del av konsernets styring, beslutninger og prioriteringer. Dette innebærer at:

- resultatene inngår i konsernets strategi, målstyring og prioriteringer
- resultatene integreres i løpende risikovurderinger og rapporteringsprosesser

Analysen ble presentert for ledelsen og behandlet i styret. Den danner grunnlaget for prioriterte tiltak. Prosessen er forankret i konsernpolicy og oppdateres årlig.

Oppdateringer i 2025-analysen

I 2025 har vi videreutviklet metodikken for den doble vesentlighetsanalysen for å sikre mer presise vurderinger, styrket etterlevelse av ESRS og bedre beslutningsgrunnlag for konsernet. For temaer som omhandler potensielle negative påvirkninger på menneskerettigheter, er alvorlighet vektlagt høyere enn sannsynlighet. Dette sikrer at vurderinger av alvorlige hendelser, selv med lav sannsynlighet, reflekterer deres reelle betydning.

Skalaene for vurdering av påvirkning er oppdatert fra 1–3 til 1–5 for å gi større differensiering mellom bærekraftstemaene. For finansiell vesentlighet benytter vi nå monetære verdier og tallfestede sannsynligheter som samsvarer med konsernets øvrige risikoprosesser og sektorkunnskap. Dette bidrar til et mer robust og etterprøvbart vurderingsgrunnlag.

Prosessen er også styrket gjennom bredere eksternt interessentdialog, mer detaljerte kvantitative terskler og integrering av nye krav fra ESRS. Disse forbedringene har økt presisjonen i analysen og gitt mer treffsikker styringsinformasjon. I tillegg er vurderinger oppdatert der markedets og samfunnets utvikling tilsier det, slik at analysen speiler dagens og fremtidens risikobilde og mulighetsrom.

ESRS E5 ressursbruk og sirkulærøkonomi er vurdert som et nytt vesentlig tema i årets analyse, som følge av en videreutvikling av metodologien og en ny gjennomgang av påvirkninger, risikoer og muligheter. Tema ble identifisert gjennom den doble vesentlighetsanalysen, hvor vi har oppdatert vurderingsskalen og gjennomført en revidert

dokument- og verdikjedeanalyse. Resultatet er forankret i arbeidsgruppen, konsernledelsen og styret, og inngår nå i konsernets styrings- og rapporteringsprosesser gjennom løpende risikovurderinger, målstyring og strategiske prioriteringer.



Vesentlige tema for Vy

Vesentlige undertema

For de ulike temaene har vi både positive og negative påvirkninger, samt risikoer og muligheter

Miljø

ESRS E1
Klimaendringer

ESRS E2
Forurensning

ESRS E3
Vann og
marine ressurser

ESRS E4
Naturmangfold
og økosystem

ESRS E5
Ressursbruk
og sirkulær-
økonomi

- E1**
- Redusere klimaendringer
 - Tilpasning til klimaendringer
 - Energi

- E2**
- Forurensning av luft
 - Mikroplast

- E5**
- Ressursforbruk (kritiske råvarer)

Sosiale forhold

ESRS S1
Egen arbeidsstyrke

ESRS S2
Arbeidstakere
i verdikjeden

ESRS S3
Berørte lokalsamfunn

ESRS S4
Konsumenter
og sluttbrukere

- S1**
- Arbeidsforhold
 - HMS
 - Rekruttering

- S2**
- Arbeids- og menneskerettigheter

- S4**
- Informasjonsrelatert påvirkning
 - Sikkerhet
 - Sosial inkludering

Selskapsstyring

ESRS G1
Forretningsetikk

- G1**
- Forretningskultur
 - Beskyttelse av varslere

Tema	Undertema/under- undertema	Type	Beskrivelse	Verdikjede	Tidshorisont
E1 Klimaendringer	Redusere klimaendringer	Faktisk negativ påvirkning	Utslipp av klimagasser	Oppstrøm og egen drift	Kort og mellomlang sikt
		Faktisk positiv påvirkning	Redusere klimagassutslipp ved å få samfunnet til å velge miljøvennlig person- og godstransport	Oppstrøm og egen drift	Kort til lang sikt
	Tilpasning til klimaendringer	Fysisk risiko	Endrede værforhold og ekstremvær påvirker infrastruktur og vår evne til å levere tjenestene våre	Egen drift	Kort til lang sikt
		Omstillingsrisiko	Manglende tiltak, investeringer og samhandling i sektoren reduserer kollektivbransjens konkurransekraft mot privatbil og fly	Egen drift	Kort til lang sikt
			Endring i etterspørsel som følge av blant annet endring i klimaavgifter, rammebetingelser og støtte		Mellomlang sikt
		Mulighet	Økt etterspørsel etter Vys tjenester grunnet større fokus på bærekraft	Egen drift	Kort til lang sikt
	Energi	Faktisk negativ påvirkning	Forbruk av fossil og elektrisk energi	Oppstrøm og egen drift	Kort til lang sikt
E2 Forurensning	Forurensning til luft	Faktisk negativ påvirkning	Luftforurensning fra kjøretøy (Svevestøv, NOx, CO, VOCs)	Egen drift	Kort til lang sikt
	Mikroplast	Faktisk negativ påvirkning	Forurensning av mikroplast fra dekk (Tyre and Road Wear Particles)	Egen drift	Kort til lang sikt
E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi*	Tilførsel av ressurser, inkludert ressursbruk	Faktisk negativ påvirkning	Forbruk av jomfruelige og kritiske råvarer (CRMs) som nikkel, kobolt, litium, kobber	Oppstrøm	Kort til lang sikt

*Ny i 2025

Tema	Undertema/under- undertema	Type	Beskrivelse	Verdikjede	Tidshorisont
S1 Egen arbeidsstyrke	Arbeidsforhold og sosial dialog	Faktisk positiv påvirkning	Ordnete arbeidsforhold og god kommunikasjon mellom ansatte, ledelse og fagforening	Egen drift	Kort til lang sikt
	Helse, miljø og sikkerhet	Faktisk negativ påvirkning	Helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen	Egen drift	Kort til lang sikt
	Opplæring og kunnskapsutveksling	Risiko	Mangel på arbeidskraft	Egen drift	Kort til lang sikt
		Mulighet	Være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker oss og utvikler kompetente og engasjerte medarbeidere	Egen drift	Kort til lang sikt
	Mangfold og like muligheter for alle	Faktisk positiv påvirkning	Tilby en inkluderende og mangfoldig arbeidsplass	Egen drift	Kort til lang sikt
S2 Arbeidere i verdikjeden	Arbeidstid	Faktisk negativ påvirkning	Lange arbeidsdager og mangel på hviletid	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Tilstrekkelig lønn	Potensiell negativ påvirkning	Manglende rettferdig kompensasjon og levelønn	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Tvangsarbeid*	Potensiell negativ påvirkning	Tvangsarbeid	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Helse og sikkerhet*	Potensiell negativ påvirkning	Manglende HMS-systemer på arbeidsplassen	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Ansettelsesforhold*	Potensiell negativ påvirkning	Mangelfulle og manglende arbeidskontrakter	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Dialog mellom partene i arbeidslivet*	Potensiell negativ påvirkning	Manglende/ikke tilstedeværende engasjement mellom arbeidstakere og ledelse	Oppstrøm	Kort til lang sikt
		Potensiell negativ påvirkning	Forhindring av engasjement med fagforeninger	Oppstrøm	Kort til lang sikt
		Potensiell negativ påvirkning	Manglende rett til lønnsforhandlinger	Oppstrøm	Kort til lang sikt
S4 Forbrukere og sluttbrukere	Tilgang til (kvalitets-) opplysninger	Faktisk positiv påvirkning	Åpen og transparent kommunikasjon ved brudd og endringer	Egen drift og kunder	Kort til lang sikt
		Mulighet	Være transparente og åpne, gi god informasjon*	Egen drift og kunder	Kort til lang sikt
	Tilgang til varer og tjenester	Faktisk positiv påvirkning	Pålitelig transport	Kunder	Kort til lang sikt
	Likebehandling	Faktisk positiv påvirkning	Tilgjengelig transport for alle	Kunder	Kort til lang sikt
	En persons sikkerhet	Faktisk negativ/positiv påvirkning og risiko	Helse, miljø og sikkerhet for kunder	Kunder	Kort til lang sikt
Tema	Undertema/under- undertema	Type	Beskrivelse	Verdikjede	Tidshorisont
G1 Forretningsskikk	Forretningskultur	Potensiell positiv påvirkning	Holde høye standarder for etikk, noe som påvirker leverandørkjeden positivt	Oppstrøm	Kort til lang sikt
	Beskyttelse av varslere	Faktisk positiv påvirkning	Opplyse og lære opp om rapportering av kritikkverdige forhold	Egen drift	Kort til lang sikt
	Korrupsjon og bestikkelser*	Potensiell negativ påvirkning	Inhabilitet og korrupsjon	Oppstrøm	Kort til lang sikt

*Ny i 2025

E1 Klimaendringer

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

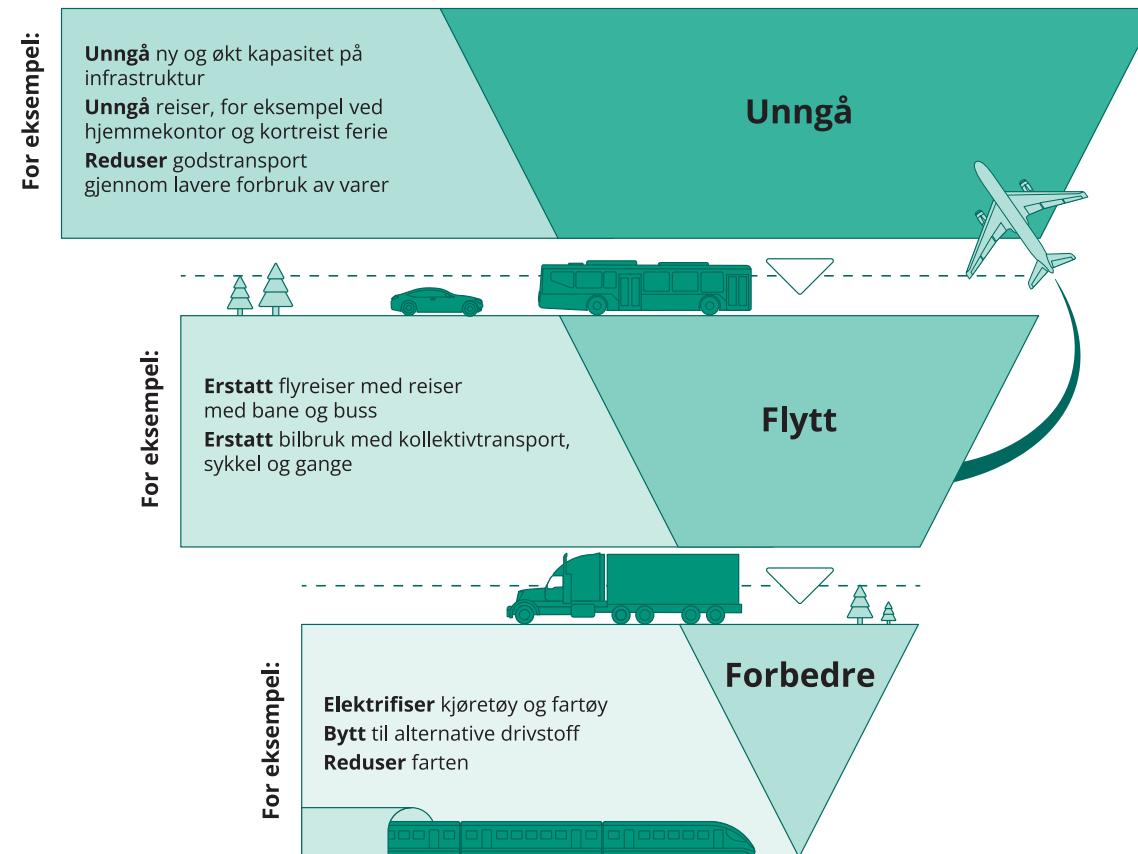
Med transportsektoren som kilde til en tredjedel av Norges klimagassutslipp, er Vy en sentral bidragsyter til at landet når sitt mål om 55 % reduksjon innen 2030. Å få flere til å reise kollektivt og flytte godstransport fra vei til bane er kjernen i vår strategi, med Parisavtalen som det overordnede rammeverket.

Miljøvennlig kollektivtransport er avgjørende for et bærekraftige samfunn. Den gir areal- og energieffektive løsninger, renere luft, færre ulykker og mindre kø. Vys samfunnsoppdrag er å tilby effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport. For å få flere til å velge kollektivt må valget være enkelt.

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.

Rammeverket «unngå – flytte – forbedre» (UFF) er sentralt for utslippsreduksjon i transportsektoren. Målet er å unngå transport gjennom samfunnsplanlegging som transporteffektiv arealplanlegging, flytte transport til alternativer med lavere utslipp, og forbedre teknologien som brukes. Vy fokuserer spesielt på å flytte og forbedre ved å tilby attraktive kollektivalternativer fremfor bil og fly, elektrifisere fossile kjøretøy, og redusere energiforbruket til eksisterende kjøretøy. Ved å få flere til å reise sammen med buss og tog, samt frakte gods på skinner, bidrar Vy til å spare samfunnet for utslipp som ellers ville oppstått fra biler og lastebiler.



Bilde: Klimautvalget 2050

Vesentlige tema og undertema

Redusere klimaendringer:

Negativ påvirkning (VK, EO)

- Utslipp av klimagasser (kort og mellomlang sikt)

Positiv påvirkning (EO)

- Få samfunnet til å velge miljøvennlig person- og godstransport (kort til lang sikt)

Tilpasning til klimaendringer:

Risiko (EO)

- Endrede værforhold og ekstremvær påvirker vår evne til å levere tjenestene våre (fysisk risiko)
- Manglende tiltak og samordning i sektoren (omstillingsrisiko)
- Endring i etterspørsel som følge av blant annet endring i klimaavgifter, rammebetingelser og støtte (omstillingsrisiko)

Mulighet (EO)

- Økt etterspørsel etter Vys tjenester grunnet større fokus på bærekraft

E1-1 Vygruppens klimaomstillingsplan

For å bidra til å begrense global oppvarming, har Vy satt vitenskapsbaserte utslippsmål i tråd med Parisavtalen. Disse er sendt inn til Science-Based Targets initiative (SBTi) for validering. Klimaomstillingsplanen ble godkjent av styret i Vygruppen i 2025, og vi følger planen uavhengig av pågående prosess med SBTi. Planen ligger tilgjengelig på Vy.no og beskriver hvordan vi skal nå våre klimamål. Planen bygger på dagens kunnskap og vil oppdateres i takt med ny teknologi og erfaringer.

Omstillingsplanen og tilhørende mål er integrert i øvrig forretningsstrategi og økonomisk planlegging. Dette gjenspeiles gjennom føringer til klimahensyn i beslutningsprosesser, produktutvikling og markedsstrategier, i tillegg til vurderinger av økonomiske risikoer og muligheter knyttet til klimaendringene. Bærekraft er allerede integrert i Vys produkter og tjenester, og planen har derfor kun krevd mindre strategiske justeringer.

Ved utarbeidelsen av omstillingsplanen har vi vurdert og justert eksisterende rutiner, samt sikret konkrete mål og relevante KPIer for oppfølging og rapportering. Vi gir også relevant opplæring til nøkkelpersoner ved behov, eksempelvis ved implementering av ny teknologi. Vy iverksetter en rekke tiltak for å redusere utslipp, det viktigste tiltaket er elektrifisering av bussparken for å fase ut dieseldrift, for mer informasjon, se «E1-5 Klimatiltak».

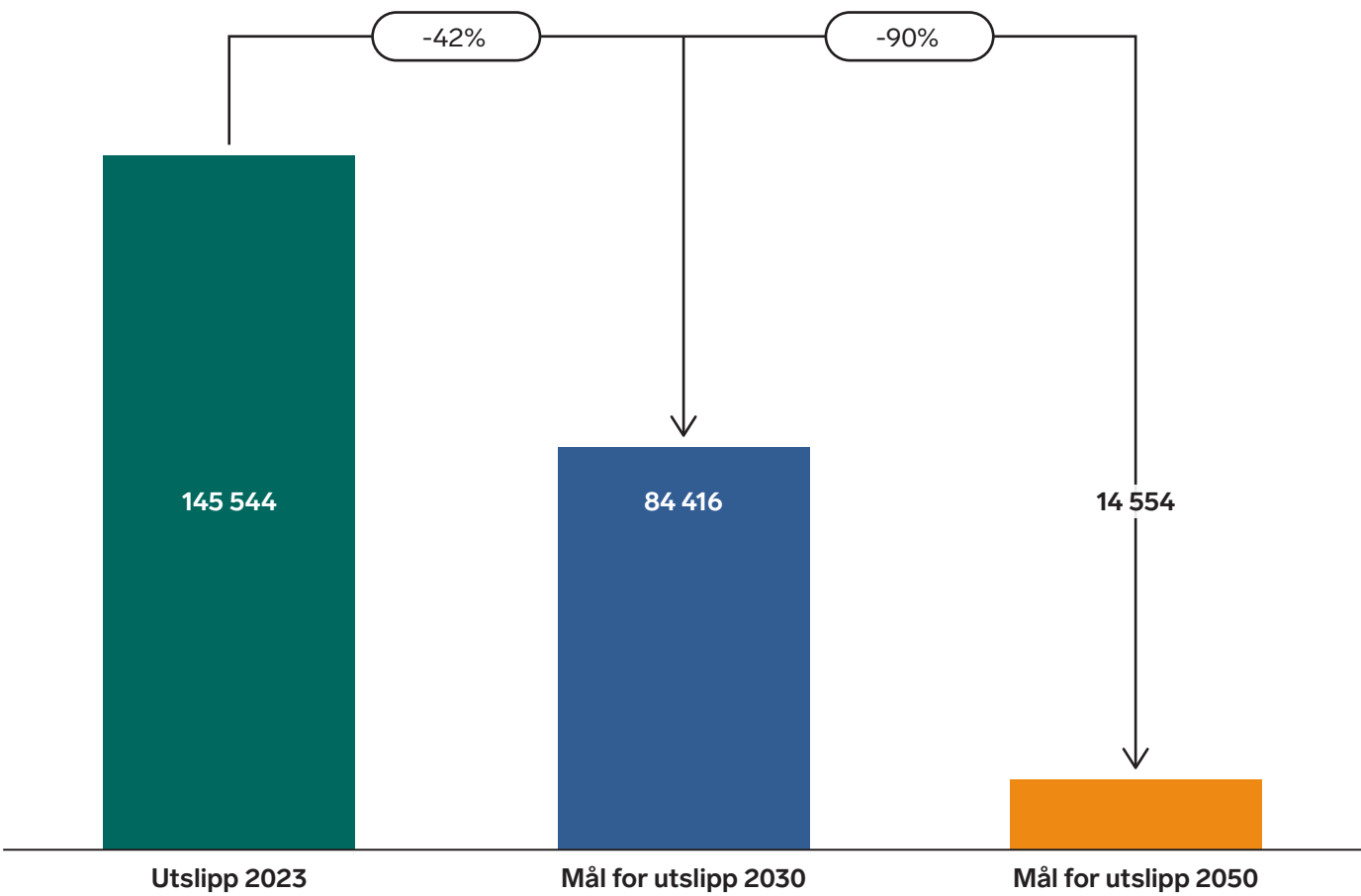
Våre klimamål er i tråd med nasjonale og internasjonale forpliktelser om å begrense global oppvarming til 1,5°C, og med sektorens krav om overgang til nullutslipp. Det finnes per i dag ingen metodikk for å definere en 1,5°C-kompatibel utslippsbane for scope 3. mål, men konsernets mål er i tråd med kravene til SBTi, både på kort og lang sikt. 2023 er valgt basisåret for omstillingsplanen.



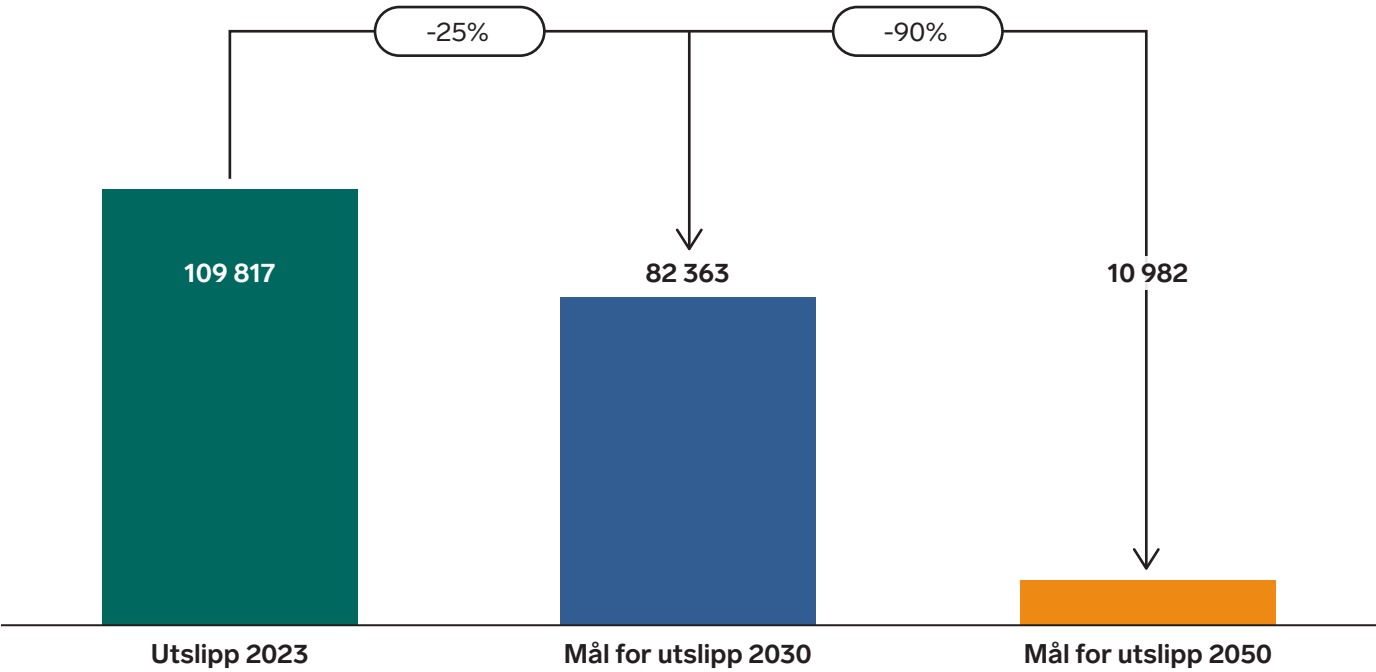
Mål for reduksjon av klimagassutslipp mot 2030 og 2050

tonnCO₂e

Ambisjoner for utslippsreduksjon direkte utslipp
(scope 1 og 2)



Ambisjoner for utslippsreduksjon indirekte utslipp
(scope 3)

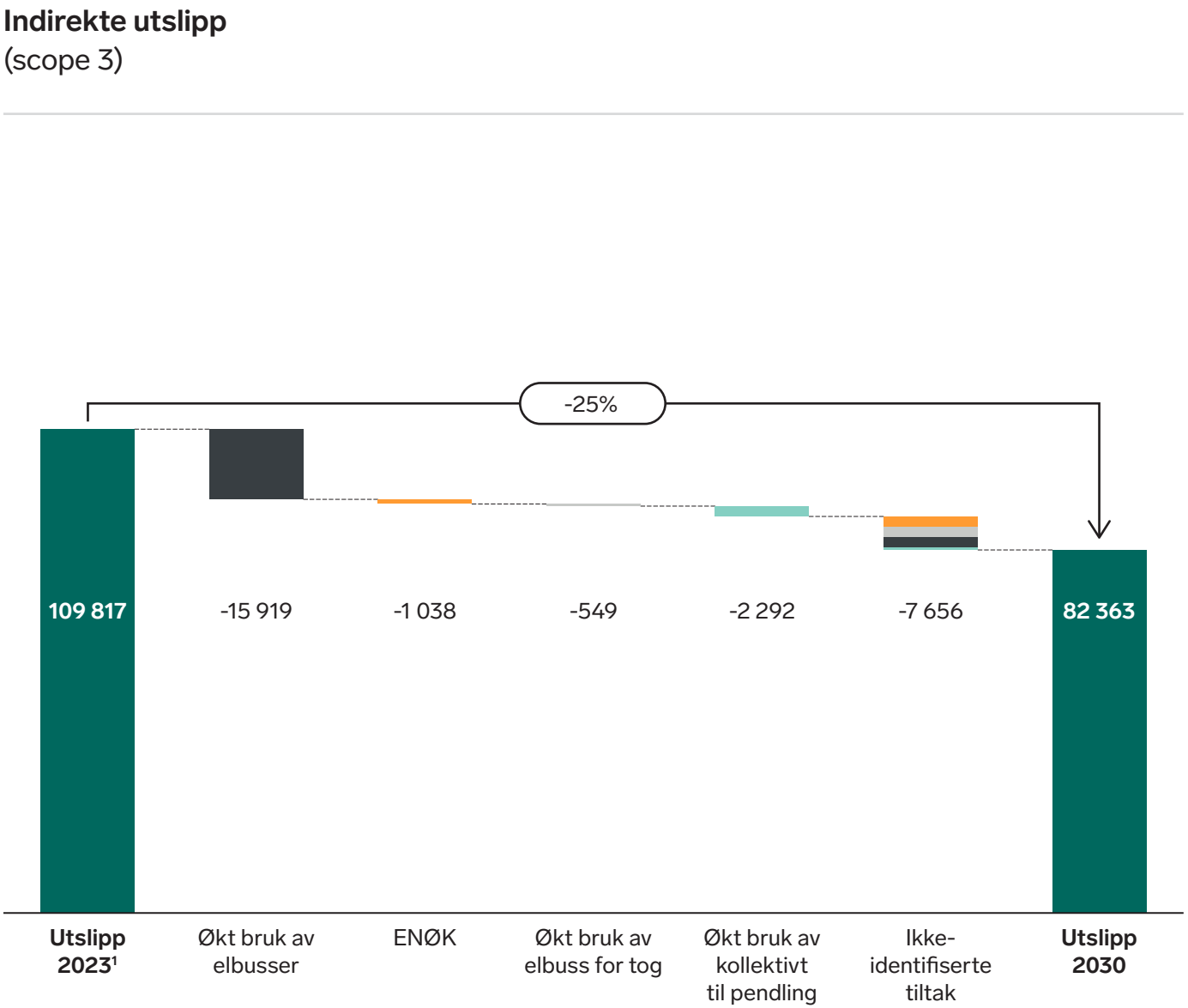
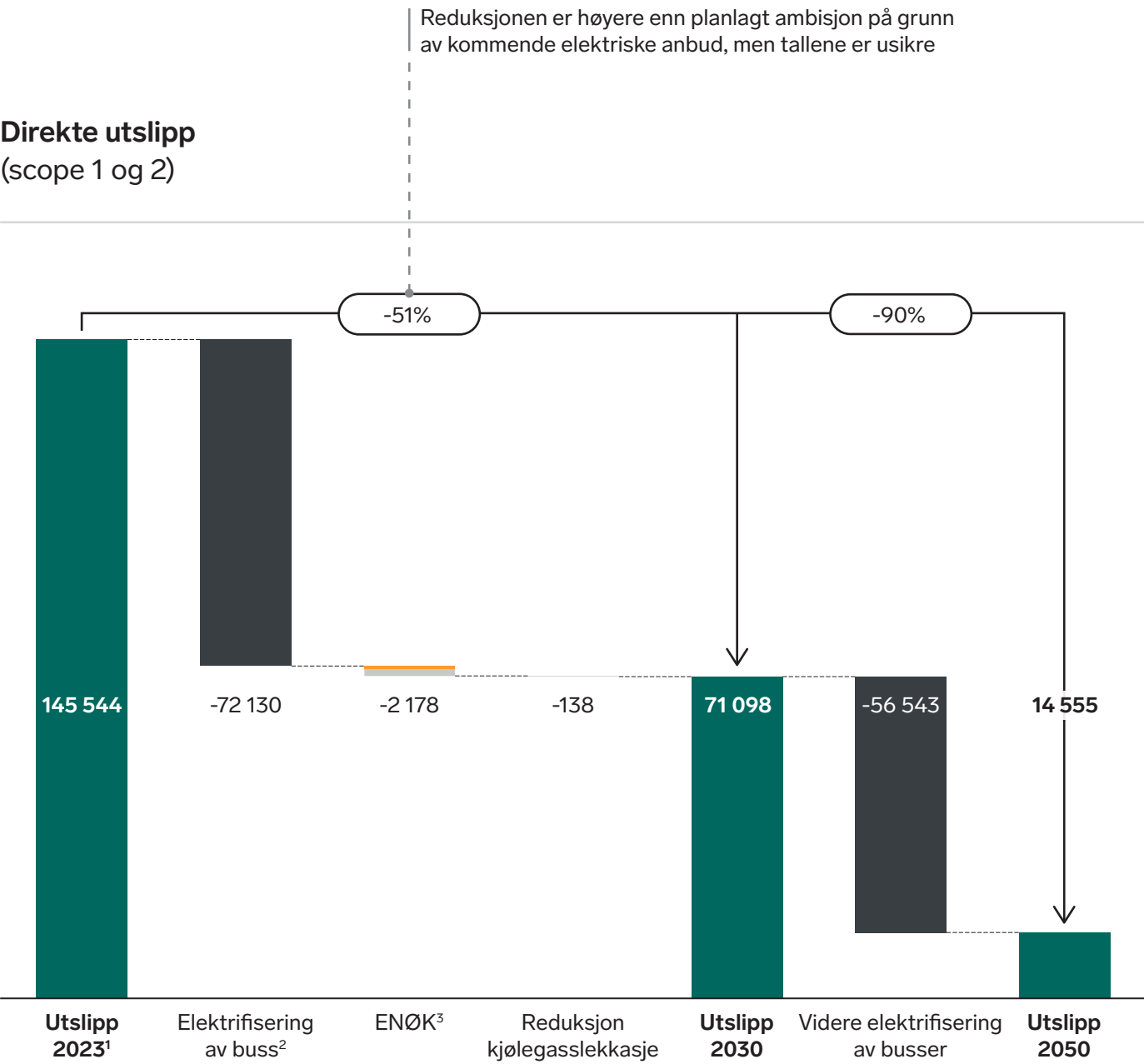


Note: Utslippet i 2023 avviker noe fra års- og bærekraftsrapporten, da ble gjort justeringer ifbm. innsendingen av søknad til SBTi for å være i tråd med deres rammeverk. Hovedlinjene er fremdeles de samme.

Planlagt reduksjon i utslipp 2023–2050

tonnCO₂e

- Totalt
- CargoNet
- Tog
- Buss
- Konsern



¹ Utslipet 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.

Finansielle effekter av klimaomstillingsplanen

De største kostnadene knyttet til klimaomstilling gjelder investeringer i nye og mer energieffektive tog, elektriske busser, ladeinfrastruktur og nytt materiell til CargoNet. Vy har lang erfaring med å fornye materiell gjennom anbud, og tar i bruk ny teknologi når den blir kommersielt tilgjengelig.

Siden mesteparten av bussvirksomheten vår drives som anbudstrafikk, dekkes investeringene i stor grad gjennom kontraktperioden av oppdragsgiver.

Basert på kommende bussanbud estimerer vi en gjennomsnittlig årlig investering på ca. 1,4 milliarder kroner i busser de neste fem årene. Forutsatt at oppdragsgiveres planer om elektrifisering av kollektivtrafikken realiseres, vil hoveddelen av disse investeringene gå til elektriske busser og tilhørende ladeinfrastruktur.

CAPEX (MNOK)	Prognose 2025	Konsernplan 2026	Konsernplan 2027	Konsernplan 2028	Konsernplan 2029	Konsernplan 2030
Tog	126	2 096	2 153	678	-	-
CN	16	60	10	38	-	-
Buss	962	1 318	1 685	1 047	1 800	3 252
Sum	1 103	3 474	3 847	1 763	1 800	3 252

OPEX (MNOK)	Prognose 2025	Konsernplan 2026	Konsernplan 2027	Konsernplan 2028	Konsernplan 2029	Konsernplan 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



Innelåste klimagassutslipp

Vys innelåste klimagassutslipp skyldes i hovedsak dieseldrevne busser med levetid tilsvarende anbudskontraktene (8-14 år). Overgangen til elektriske busser er i gang, men noen fylkeskommuner sin krevende økonomi medfører at opsjoner på dieselanbud benyttes og enkelte nye anbud hovedsakelig planlagt som elektriske, lyses nå ut som diesel med lang varighet.

Når det gjelder bussdrift i egen regi vil teknologisk utvikling på sikt gjøre elektriske langdistansebusser tilgjengelige for kommersiell drift. Her er vi avhengig av utvikling så bussene er i stand til å kjøre lange strekninger uten mange ladestopp, i tillegg behøver vi utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransport langs rutene vi kjører.

På jernbanen er enkelte strekninger fortsatt avhengig av dieseltog. Full elektrifisering innen 2030 anses som urealistisk, men del-elektrifisering og batteridrift, særlig for Nordlandsbanen, er sannsynlig innen 2050 sier konseptvalgutredningen GREEN: Utslippsreduksjon i jernbanesektoren.

Vi har også innelåste klimagassutslipp ved produksjon av varer og tjenester, da det mangler gode lavutslippsalternativer i flere markeder. Forsinket teknologiutvikling, eksempelvis for togproduksjon, kan påvirke vår evne til å redusere utslippene tilstrekkelig innen 2030.

Vår tilnærming

Vys klimarelaterte påvirkninger, muligheter og risikoer er kartlagt i vesentlighetsanalysen, se «IRO-1 Prosess for å identifisere og vurdere vesentlige bærekraftstema» for mer informasjon. Klimarisiko vurderes i tillegg i forbindelse med budsjett- og planprosessene to ganger i året av hvert forretningsområde og inngår i konsernets samlede risikovurdering.

E1-2 Klimarisiko

Utføringen av klimarisikoanalyser i Vy

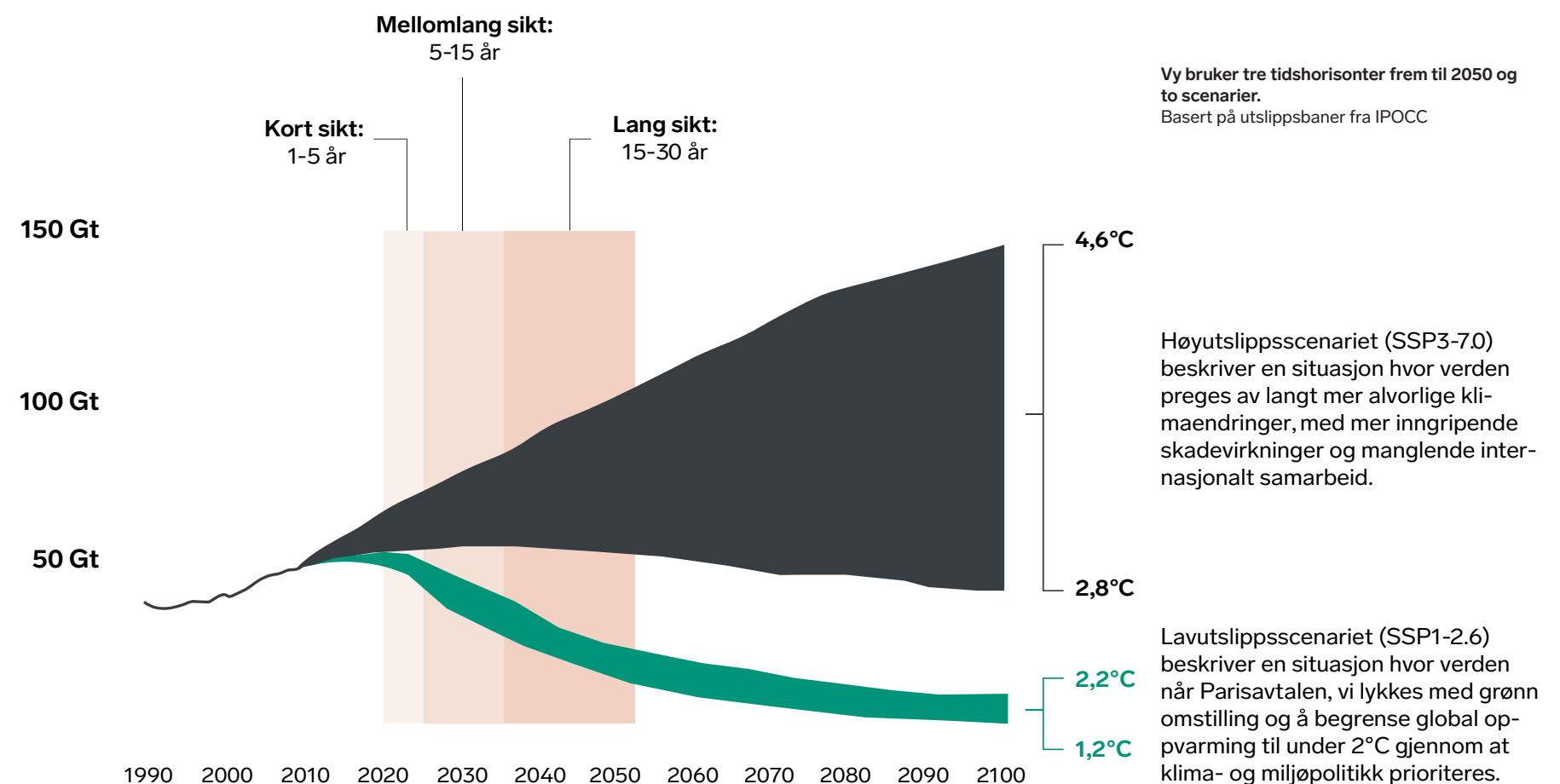
Vi har oppdatert våre klimarisikoer og -muligheter knyttet til både fysiske klimaendringer og grønn omstilling i tråd med TCFD-rammeverket (Taskforce on Climate-related Financial Disclosures) i 2025. Vurderingene dekker to scenarier på mellomlang og lang sikt, og er basert på innspill fra forretningsområdene gjennom den årlige risikoprosessen. Klimaanalysene har gitt innspill til vesentlighetsanalysen som et sentralt element i vurderingen av relevante klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter.

For hvert scenario er potensielle og faktiske fysiske risikoer og omstillingsrisikoer vurdert. 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 for konsernet, mens økonomiske effekter over 500 MNOK over en 5 års periode vurderes som høy.

Vy har valgt SSP1 som lavutslippsscenario og SSP3 som høyutslippsscenario. Scenariene er ytterpunkter og gir et helhetlig bilde av samspillet mellom utslipp, oppvarming og samfunnsutvikling, inkludert politiske, teknologiske og fysiske endringer.

Våre vurderinger av klimarisiko bygger på interne risikoanalyser og eksterne kilder som IPCCs klimarapporter, Klimautvalgets vurderinger, Norsk klimaservicesenters klimafremskrivninger og fylkesvise klimaprofiler. For fysisk risiko knyttet til infrastruktur som vei og bane har vi i tillegg hatt dialog med infrastrukturiere for å få mer detaljerte vurderinger.



Analysen er basert på nasjonale og globale trender, og er ikke brutt ned på spesifikke lokasjoner i Vys drift. Dette gir en svakhet da vi ikke kan peke på nøyaktige geografiske områder hvor risikoene er størst. Samtidig mener vi at tilnærmingen gir et godt utgangspunkt ettersom Vy opererer på tvers av store deler av Norge og er avhengig av helheten i jernbane- og veinettet.

Omstillingsrisiko er basert på Norges forpliktelser under Parisavtalen, EU Green Deal, Klimautvalgets vurderinger og interne analyser. Vi har sett på teknologiske risikoer, markedsrisikoer og regulatoriske risikoer.

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. 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.

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.



Mest vesentlige klimarisikoer for Vy

Klimarisiko Vygruppen	Beskrivelse	Hvor i verdikjeden	Risikokategori	Konsekvens	Tiltak
Skader på infrastruktur	Risiko for ødeleggelser av infrastruktur som følge av værhendelser som skaper oversvømmelser, ras, solslyng etc. Kombinasjonen av mer uforutsigbart klima og økt degradering av natur reduserer naturens stabiliseringsevne og gir økt risiko for nedetid	Gods, persontog og buss	Fysisk risiko	Kan få betydelige direkte og indirekte implikasjoner for alle Vy sine forretningsområder. Eksempelvis fullstans 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
Manglende forebyggende tiltak mot ekstremvær for infrastruktur (jernbane og vei)	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	Gods, persontog og buss	Gods, persontog og buss	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.	- Ett samarbeid med infrastrukturforvalter for å sikre robust infrastruktur - Opplæring og beredskapsrutiner
Endring i klimaavgifter og rammebetingelser	Endringer i CO ₂ -avgifter, elavgifter og støtteordninger kan påvirke driftskostnader og investeringsbeslutninger	Buss, persontog og godstog	Omstillingsrisiko	Økte kostnader for fossildrevne kjøretøy og usikkerhet rundt lønnsomhet for investeringer i nullutslippsløsninger.	- Løpende overvåking av politiske signaler - Gjennomføre business cases før investeringer - Dialog med myndigheter
Teknologisk skifte kan redusere tog, gods og buss sin klimafordel	Rask utvikling innen autonome elbiler og -lastebiler kan gjøre disse transportformene mer klimavennlig og konkurransedyktig enn tidligere	Buss, persontog og godstog	Omstillingsrisiko	Redusert markedsandel for kollektivtransport og gods på skinner, og svekket posisjon som klimavennlig alternativ	- Videreutvikle egne kundeopplevelser og sømløse reiser - Kommunisere kollektivtransportens fordeler utover klimagassutslipp som arealeffektivitet, sikkerhet, mindre mikroplast fra dekk

Mest vesentlige klimamuligheter for Vy

Klimamuligheter Vygruppen	Beskrivelse	Konsekvens	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 mot privatbilen og fly	- Gjennomføre eksisterende planer for elektrifisering av materiell - Dialog med leverandører for raskere tilgang til et utvalg elektriske busser - Pilotering av ny teknologi internt før løsningene skaleres opp
Statlig satsing på infrastruktur kan gi færre avvik, kostnader og bedre konkurransevilkår	Offentlige investeringer i jernbane og kollektivinfrastruktur gir mer stabil drift	Færre avvik, kostnader og bedre konkurransevilkår	Aktiv deltakelse i NTP-prosesser og samarbeid med Bane NOR og fylkeskommuner
Økte avgifter på fossile kjøretøy	Statlige økte avgifter og restriksjoner på fossile kjøretøy og fly kan gi et konkurransefortrinn for tog og elektrisk buss.	Økt passasjergrunnlag og godsvolum	Utvikle attraktive ruteopplegg og kapasitetsøkning
Økt støtte fra staten til miljøvennlig transport	Økonomiske insentiver og støtteordninger for lavutslippsløsninger.	Reduserte investeringskostnader og raskere omstilling	Overvåke tilgjengelige ordninger
Økt bevissthet om klima og miljø	Økt bevissthet om klima og miljø kan gi positivt omdømme og økt etterspørsel fra kunder	Økt passasjergrunnlag og godsvolum	Kommunisere klimafordeler tydelig, bruke merkeordninger og ESG-rapportering
Vys arbeid med bærekraft kan gi tilgang til rimeligere finansiering	ESG-klassifisering og taksonomi kan gi bedre tilgang til grønne lån og investorer	Lavere kapitalkostnad og økt investeringskapasitet	Fortsette bærekraftsarbeidet og være åpen og transparent i rapportering

E1-3 Robusthetsanalyse av vår strategi mot klimaendringer

Vy gjennomførte en robusthetsanalyse av vår strategi mot klimaendringer i 2025. I denne analysen vurderte vi hvordan konsernets eiendeler og forretningsaktiviteter kan være eksponert for klimarelaterte fysiske risikoer og omstillingsrisikoer, og hvordan dette skaper muligheter for virksomheten.

Arbeidet har basert seg på Vy sin doble vesentlighetsanalyse, risiko- og konsekvensanalyse, klimarisikoanalyse, IPCC-scenarier og data fra konsernets budsjett- og risikoprosess. Innholdet har blitt diskutert og forankret med ulike fagmiljøer, ledergrupper, konsernledelsen og styret gjennom arbeidet med klimaomstillingsplanen. Vy kan bli påvirket av fysiske klimaendringer som ekstremvær og gradvis endrede klimamønstre. Disse forholdene kan føre til skader på infrastruktur som vei og skinner, driftsavbrudd og forsinkelser, økte vedlikeholdskostnader og tapte inntekter ved redusert tjenesteleveranse. Bane NOR og Trafikverket har ansvaret for toginfrastrukturen i Norge og Sverige, og Vy og andre togoperatører er helt avhengig av at disse 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 veiene vedlikeholdes og tåler fremtidig klimaforandringer. Statens Vegvesen jobber systematisk med å sikre at veinettet er tilpasset fremtidig vær. Bussdriften er mindre utsatt for skader

på infrastrukturen enn tog da bussene er i stand til å ta omkjøringer.

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. Vy har opplevd flere kostbare hendelser de siste årene som broer som kollapser, ras og kvikkleireskred. Spesielt har dette påvirket driften til CargoNet.

Vy er eksponert for omstillingsrisikoer som følge av samfunnets omstilling til et lavutslippssamfunn. Disse risikoene oppstår i takt med skjerpede klimakrav, teknologisk utvikling, endrede kundepreferanser og regulatoriske endringer.

Et grønt skifte gir også positive effekter som økt oppmerksomhet rundt kollektivreiser og dermed forhåpentligvis mer etterspørsel og flere nye muligheter for innfasing av ny teknologi, innovasjon, ressursbruk og sirkulære løsninger. Elektrifisering av tog og busser vil på sikt kunne gjøre Vy mer konkurransedyktig, med potensielt lavere driftskostnader og enklere vedlikehold enn fossile alternativer. Analytikere forventer at prisene på elektriske busser vil falle frem mot 2030.

I analysen er det avdekket flere usikkerhetsmomenter som påvirker vår evne til å tilpasse oss klimaendringene. Dette inkluderer:

- Forsinket utrulling og utvikling av nytt materiell
- Forsinket tilpassing av infrastruktur
- Avhengighet knyttet til kinesisk bussteknologi og politiske føringer/geopolitikk
- Risiko for nye dieselanbud med lang varighet
- Variasjon i strømpris og kortvarig kapasitetspress på kraftnettet
- Global økonomisk nedgang og endrede reisemønstre

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. Analysen viser at de fysiske klimarisikofaktorer utgjør en potensielt økende risiko. Dette gjør oss avhengig av fungerende infrastruktur levert av Bane NOR og Statens vegvesen.

Alt i alt vurderer vi vår forretningsmodell som robust i møte med overgangen til et lavutslippssamfunn.

E1-4 Retningslinjer

Vygruppen har både overordnede og spesifikke retningslinjer for de ulike bærekraftstemaene. De overordnede retningslinjene omtales i ESRS 2 under «Forretnings- og risikostyring i Vy», mens vi her går igjennom spesifikke retningslinjer som gjelder klimaendringer.

Direktør kjøretøy og kvalitet i tog, HMS-sjef i CargoNet og Trafikksikkerhet, kvalitet og miljødirektør i buss er ansvarlig for å sikre at miljøstyringssystemet er oppdatert og følges, mens linjeledelsen har ansvar for å gjennomføre miljøaktiviteter.

Redusere klimaendringer

Å få samfunnet til å velge bærekraftige transportløsninger er forankret i vår visjon og hovedmål, og videre beskrevet i strategiene til forretningsområdene.

Det overordnede styringsdokumentet for reduksjon av klimagassutslipp er, som tidligere omtalt, klimaomstillingsplanen vår. Klimaomstillingsplanen inneholder overordnede og detaljerte mål, i tillegg til tiltak og KPIer for hvert forretningsområde. Det utførende ansvaret for klimagassreduksjonene ligger til linjen. Hver virksomhetsleder har ansvar for implementering og etterlevelse i sin enhet.

Forretningsområdene har virksomhetsplaner som understøtter klimaomstillingsplanen og styrende dokumenter

i vårt felles kvalitetssystem som blant annet dekker miljøstyringssystem, opplæring og miljørevisjoner. 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.

Klimatilpasning

Endringer i værforhold påvirker toginfrastrukturen vi er avhengige av, og gjør det nødvendig å være forberedt på plutselige hendelser. Dette håndterer vi ved å overvåke og analysere vær- og grunnforhold gjennom Bane NORs portal for strekningsanalyser, samt gjennom samhandlingsmøter, befaringer og løpende driftsnær oppfølging av klimarisiko. Vi har en egen prosedyre for ”Oppfølging av meteorologiske forhold, iverksetting av tiltak og begrensninger relatert til disse”, som sikrer rask og strukturert håndtering av uforutsette hendelser på infrastrukturen som følge av vær.

For bussdriften vår sikrer det styrende dokumentet «Forberedelse og håndtering av ekstremvær» at nødvendige vurderinger gjøres og beslutninger tas på en forsvarlig måte. Dokumentet er godt forankret hos relevante beslutningstakere og dekker hensyn til sikkerhet, liv og helse, samt økonomiske konsekvenser ved kjøring under varslet ekstremvær. Vy Buss har etablerte interne rutiner for vurdering og beslutningstaking ved ekstremvær, som inngår i selskapets beredskapsplan. I tillegg samarbeider Vy Buss tett med offentlige oppdragsgivere og veimyndigheter for å sikre koordinert respons og god informasjonsflyt. Ved ekstremvær som kan utgjøre fare for liv og helse, skal sjåføren stanse kjøringen og prioritere passasjerenes sikkerhet, i tråd med arbeidsmiljølovens krav om å avbryte farlig arbeid.

E1-5 Klimatiltak

Utslipp fra skinnegående transport

CargoNet jobber målrettet for å minimere påvirkningen 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. Vy tog jobber med å gjøre alle togene våre mer energieffektive og har som mål å redusere energiforbruket med 10 % mot 2030. Dette skal vi oppnå gjennom energieffektiv togframføring, samt justert innetemperatur under togframføring og ved hensetting. I tillegg jobbes det med å bedre datagrunnlaget for energiforbruk for å kunne bedre overvåke effekten av tiltakene vi gjennomfører. Dette blir gjort gjennom utvikling av software og som del av de løpende oppgavene til kvalitetsavdelingen.

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 mål hastighet, og planlegging av hastighetsvariasjoner. Lokførere har tilgang til en app for å måle energiforbruk og kontinuerlig forbedre kjørestilen på den gitte strekningen. Energieffektiv kjørestil vil ikke gå på bekostning av sikkerhet og punktlighet.

Kjørestil vil også være sentralt i opplæring fremover, både gjennom kjørelærersamlinger og i klasser med lokføreraspiranter. E-læringsmoduler om temaet er allerede rullet ut til deler av organisasjonen.

Justert temperatur på togene

I 2025 har en pilotgruppe hatt tilgang på en ny software som gir smartere styring av inneklima og justering av standardtemperatur i passasjerkupeer med +/- 1 grad. Dette reduserer energibruken til oppvarming og nedkjøling og hindrer samtidig at kjøling og oppvarming skjer parallelt. Softwaren blir lansert for alle lokførere i 2026. For FLIRT-flåten er dette estimert til å gi årlig besparelse på ca. 27 000 000 kWh.

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 parkeringsmodus, 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 2025. 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.

Utslipp fra bussvirksomheten

Vy buss fortsetter elektrifiseringen

Vys bussdrift står for omtrent 60 % av selskapets totale klimagassutslipp i 2025, 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 rene dieselanbud.

Faglige vurderinger Vy har gjort, 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 kjører stadig mer elektriske busser, og i 2025 startet vi elektriske kontrakter i Molde og Ringerike, i tillegg til en kort kontrakt på 1 år i Grenland. Vi har per i dag 903 elektriske

busser i drift i Norge og Sverige av omtrent 4023 busser totalt. Vi ser en økende trend i antall elektriske busser. Transport med el-buss har økt fra ca. 2 millioner km i 2020 til 30 millioner km i 2025.

Vi har fortsatt å investere i elektriske turbusser, og målet er en bussflåte som ikke forurensar. I 2025 har vi satt i drift elektriske flybusser i Stockholm, og fra januar 2026 skal vi teste ut ny elektrisk buss i Gøteborg. I 2025 har vi fått ladeanlegg for shuttlebusser ved Gardermoen på plass, og andelen kilometer kjørt med elektrisk buss på denne ruten er nå 40 %. Tre nye elektriske ekspressbusser er testet ut i Fredrikstad, Hvaler og Larvik, og vi har i løpet av året fått opp nytt ladeanlegg i Fredrikstad. Planen fremover er å teste elektriske ekspressbusser i større skala.

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 har dokumentert at kjørestil har stor innvirkning på energiforbruket. Vy Buss bruker EcoSafe, et digitalt analyseverktøy som samler inn data fra kjøretøyene og evaluerer sjåførenes kjørestil, med særlig fokus på akselerasjon, bremsing og tomgangskjøring. Ved å gi tilbakemeldinger og innsikt i kjøremønstre, bidrar EcoSafe til å redusere energiforbruk gjennom mer effektiv og miljøvennlig kjøring. Bussførere har også E-læringskurs og praktisk opplæring i økonomisk kjøring i tillegg til egen opplæring ved bruk av nytt elektrisk bussmateriell.

Utslipp fra verdikjeden

Leverandørkjeden til Vy treffer bredt og vi handler inn varer og tjenester for ca. 8,5 milliarder NOK i året. 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 vi skal kunne redusere våre scope 3-utslipp i tråd med Parisavtalen, er det avgjørende at leverandørene oppstrøms i verdikjeden også kutter sine utslipp, ettersom disse indirekte utslippene utgjør en betydelig del av Vys totale klimafotavtrykk.
- Bruke vår innkjøpsmakt til å stille krav og påvirke positivt: Offentlige oppdragsgivere er pålagt å vekte klima- og miljøhensyn med minst 30 % i tildelingskriteriene ved anskaffelser.

Vi stiller krav i anskaffelsene våre som stimulerer til en bedre miljøprestasjon, både for klima og andre miljøforhold:

- I ny avtale om buss-for-tog tjenester er det satt inn bonusordninger som skal redusere det totale klimautslippet fra slik busstransport. I klimaomstillingsplanen er dette ett av flere viktige tiltak for å nå målet om 25 % reduksjon av de indirekte Scope 3 utslippene innen 2030. Ordningen skal stimulere til bruk av busser med lavere klimautslipp der det er mulig
- Det er gått over til utslippsfri transport av informasjonsskilter etter at dette ble vektlagt som kriterie i anskaffelsen
- Ved overgang fra engangstepper til flergangstepper på nattoget på Bergensbanen, er det både oppnådd en reduksjon på ca. 35 000 tepper per år ved fullt belegg, og redusert klimagassutslipp i produksjonen av teppene på minimum 219 tonn Co₂ for 3-årig forbruk

I 2026 planlegger vi å gå i kontakt med de største leverandørene våre for å kartlegge deres omstillingsplaner og reduksjonsmål fremover.

E1-6 Klimamål

Vi har satt oss vitenskapsbaserte utslippsmål for å strategisk jobbe med å kutte utslipp i tråd med Parisavtalen. Disse målene er forankret gjennom klimaomstillingsplanen. Ved fastsettelse av mål har vi benyttet SBTi sitt 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. De viktigste tiltakene er å elektrifisere alle fossile utslippskilder og sikte mot 100 % elektriske busser, samt redusere energiforbruket i tog og busser gjennom kontinuerlig energieffektivisering.

For utslipp i basisåret (2023), se tabell under «E1-7 og E1-8 Tabeller». 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.

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.

Sentrale KPIer	2025	Mål 2026	Mål 2030	Mål 2050
Buss				
Direkte utslipp av CO ₂ e per setekm. (gram)	20	20	18	0
Andel rutekm. el i Norge av totalen (%)	13,8 %	16,0%	85 %	100 %
Andel rutekm. el i Sverige av totalen (%)	14,8 %	17,7%	30 %	100 %
Tog				
Reduksjon i energiforbruk	WIP ¹	WIP ¹	10%	N/A
KWH brukt per personkilometer	0,13	0,13	WIP ¹	WIP ¹
%-andel elektriske busser i buss for tog	1 %	2 %	10 %	100 %
Gods				
Reduksjon i energiforbruk	N/A	3%	10%	N/A
Utslipp kg CO ₂ e/tkm	0,0053	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)				
Antall leverandører over 100 MNOK per år som har satt utslippsreduksjonsmål i tråd med Parisavtalen	40%	50%	80%	100%

¹Work in progress. Vy tog jobber med å sette mål, men krevende gitt forsinket leveranse av nye tog, infrastrukturutfordringer, ERTMS implementering etc.

For nå målene er Vy avhengig av rammebetingelser, politikk og teknologisk utvikling, blant annet for bussanbud, elektriske kjøretøy og ladenettverk for tungtransport.

Ved at våre reisende velger kollektivt over privatbil eller fly, samt gods på skinner i stedet for vei, sparer vi samfunnet for store utslipp. Grunnet en pandemi som satte reisemønsteret tilbake flere år klarte ikke Vy å nå målet om å spare samfunnet for utslippet tilsvarende én million tonn CO₂-ekvivalenter innen 2025. Det pågår en strategiprosess i konsernet hvor et potensielt nytt mål vil vurderes og valideres.

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

Resultater

Vy har siden 2013 redusert absolutte utslipp med 26 %, 82 635 tonn CO₂e. 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 2025 kjørte vi 3 264 millioner personkm med tog, 3 683 millioner personkm med buss og fraktet 3 093 millioner tonnkm med gods.

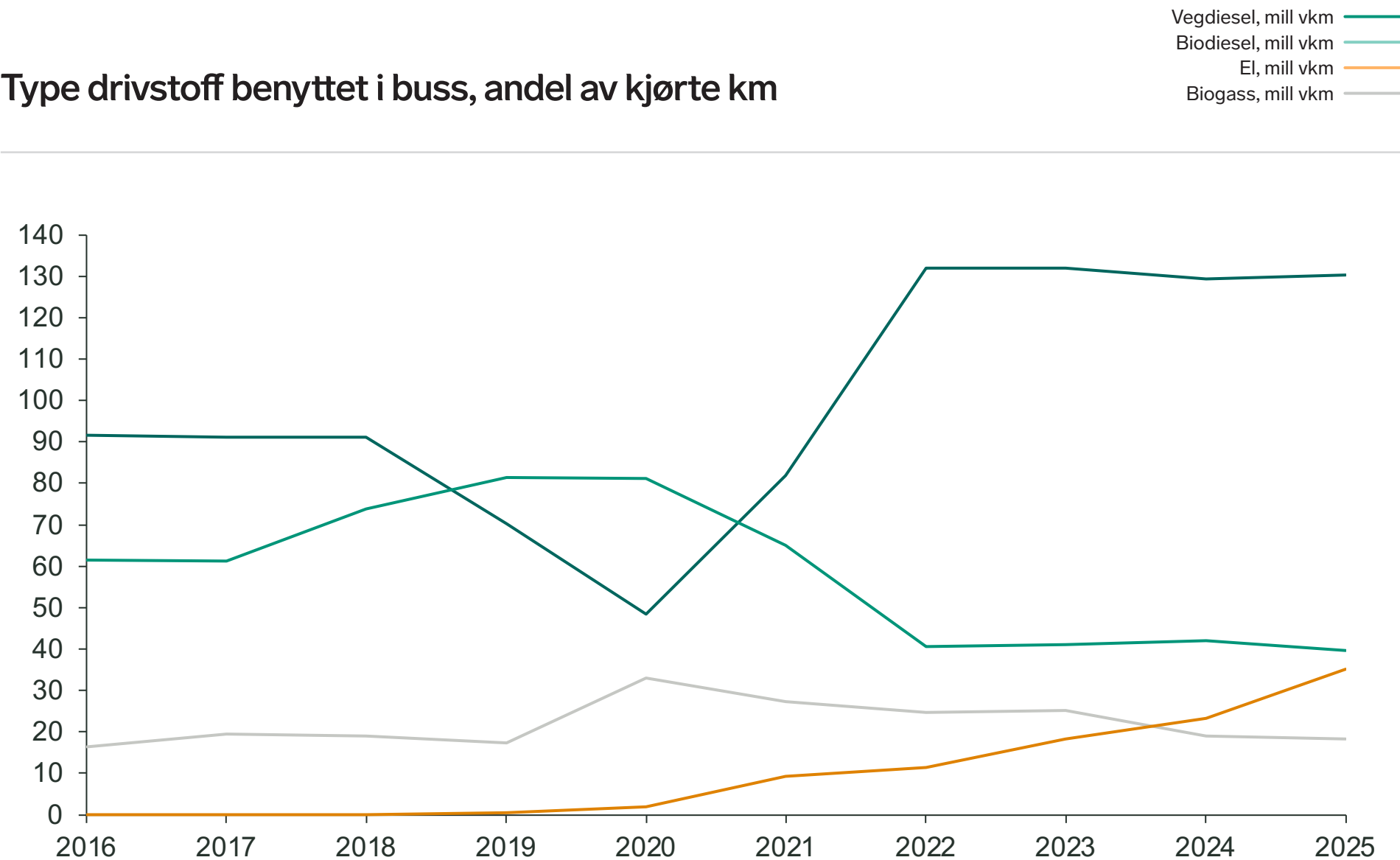
Vys totale klimagassutslipp er redusert med 7 % fra basisåret 2023 til 2025. Reduksjonen kommer av litt ulikt forbruk av energi (diesel, biodiesel, strøm) og endret andel kjørte km med kjøretøy og ulike utslippsfaktorer. Hovedgrunnen for nedgang i utslipp fra bussdriften vår er overgang fra diesel til elektrisk drift. Vi har gått fra å kjøre 23 millioner km med elektrisk buss i 2024 til 35 millioner km i 2025. I tillegg kjører vi mindre godstog på strekninger med høy bruk av diesel på grunn av bruddet på Nordlandsbanen sør for Steinkjer.

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 2025 er denne besparelsen

beregnet til 696 889 tonn CO₂-ekvivalenter, noe som tilsvarer de årlige klimagassutslippene fra ca. 477 000 biler.

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

Type drivstoff benyttet i buss, andel av kjørte km



E1-7 og E1-8 Tabeller

Alle selskaper i Vygruppen og deleide selskaper er inkludert i klimagassregnskapet. Konsolideringsmetoden til klimagassregnskapet er finansiell kontroll. For Flåmsbana

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 uten finansiell kontroll er tatt med i Scope 3 kategori 15.

Energiforbruk og energimiks

Totalt energiforbruk egen operasjon i kWh	2021	2022	2023	2024	2025
Energiforbruk fra fossile kilder					
Forbruk fra kull og kullprodukter	0	0	0	0	
Forbruk fra råolje og petroleumsprodukter	363 132	530 760	531 178	523 495	507 024
Forbruk fra naturgass	0	0	0	0	
Forbruk fra andre fossile kilder	0	0	0	0	
Energiforbruk fra fornybare kilder (inkludert biodrivstoff, biogass, hydrogen)	279 395	198 518	184 374	179 311	156 809
Energiforbruk fra kjernekraft	0	0	0	0	
Drivstofforbruk fra fornybare kilder ¹	0	0	0	0	
Forbruk av kjøp elektrisitet, varme, damp og kjøling fra fornybare kilder	0	0	0	0	
Elektrisitetsforbruk ²	572 042	581 953	602 274	603 611	614 012
Varmeforbruk	333	367	350	1 561	1 561
Kuldeforbruk	0	0	0	0	
Dampforbruk	0	0	0	0	
Forbruk av egenprodusert fornybar energi som ikke er brensel					
Elektrisitetsforbruk	0	0	0	0	0
Varmeforbruk	0	0	0	0	0
Kuldeforbruk	0	0	0	0	0
Dampforbruk	0	0	0	0	0
Salg av elektrisitet, varme, damp eller kjøling	0	0	0	0	0
Totalt energiforbruk	1 214 902	1 311 598	1 318 176	1 307 978	1 279 406

¹Se energiforbruk fra fornybarekilder / ²Energiforbruk fra egen operasjon (uten nettap) 2Energiforbruk fra egen operasjon (uten nettap)

	2021	2022	2023	2024	2025
Energiforbruk utenom organisasjonen i MWh¹	133 759	129 573	118 702	110 342	118 554

Energiintensitet¹	2021	2022	2023	2024	2025	Enhet
Energiintensitet basert på nettoinntekter	79,5	74,4	69,1	67,6	61,4	MWhMNOK omsatt ²
Energiintensitet basert på pkm						
Buss	0,19	0,19	0,18	0,19	0,18	kWh/pkm
Persontog Norge	0,27	0,18	0,15	0,13	0,13	kWh/pkm
Persontog Sverige	0,27	0,18	0,15	0,17	0,19	kWh/pkm
Flytoget ³					0,19	kWh/pkm
Godstog	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	kWh/tkm

¹Basert på energiforbruk fra egen drift
²Iht. note 5 i det finansielle regnskapet
³Flytoget ble en del av Vy i 2025, og energiintensitet for tidligere år er ikke beregnet

Reduksjon i energiforbruk^{1,2}	2021	2022	2023	2024	2025	Kommentar
Buss	-11,57 %	2,90 %	-3,32 %	1,14 %	-5,11 %	Betydelig nedgang i elektriske pkm sammenlignet med pkm kjørt på diesel gir stor økning i energiforbruk
Persontog Norge	12,27 %	-34,18 %	-13,66 %	-11,61 %	-1,23 %	
Persontog Sverige	14,51 %	-32,39 %	-17,69 %	14,54 %	13,62 %	Flytoget ble en del av konsernet i 2025, og tidligere år er dermed ikke beregnet
Flytoget ³	-	-	-	-	-	
Godstog	0,75 %	-0,65 %	4,69 %	1,38 %	-12,17 %	

¹Basert på energiforbruk fra egen drift
²Negativt tall betyr nedgang sammenlignet med tidligere år, positivt betyr oppgang
³Flytoget ble en del av Vy i 2025, og energiintensitet for tidligere år er ikke beregnet

Klimagassutslipp, tCO ₂ e	2021	2022	2023	2024	2025
Direkte utslipp (Scope 1)					
Biodiesel	1 359	701	1 374	1 127	451
Biogass	14	15	13	11	8
Fyringsolje	27	42	42	42	17
Vegdiesel	58 338	95 574	97 724	95 162	95 199
Anleggsdiesel	27 251	25 712	23 863	22 886	17 552
Kuldemedier	2 366	2 381	2 470	2 194	1 870
Adblue					899
Brutto Scope 1 GHG-utslipp	89 355	124 425	125 485	121 423	115 996
Indirekte utslipp fra elektrisitet (Scope 2)					
Brutto lokasjonsbasert scope 2 GHG-utslipp	21 507	22 985	14 101	12 105	13 833
Brutto markedsbasert scope 2 GHG-utslipp	21 762	20 166	32 398	29 811	34 647
Indirekte utslipp fra verdikjeden (Scope 3)					
1: Innkjøp av varer og tjenester	15 833	15 394	16 004	14 738	11 801
2: Anleggsmidler	23 838	24 708	25 283	26 125	25 813
3: Utslipp relatert til energiproduksjon	33 988	39 695	50 333	48 437	46 354
4: Kjøpt transport og distribusjon	8 282	6 893	6 275	4 531	6 982
5: Avfallshåndtering	213	235	243	230	157
6: Forretningsreiser	442	487	503	535	540
7: Ansattes reiser til og fra jobb	6 510	7 176	7 417	5 326	6 969
8: Leide lokaler/utstyr	8 720	9 275	9 587	9 694	8 729
9: Transport og distribusjon (nedstrøms)	0	0	0	0	
10: Behandling av solgte produkter	0	0	0	0	
11: Bruk av solgte produkter	0	0	0	0	
12: Sluttbehandling av solgte produkter	0	0	0	0	
13: Leide eiendeler (nedstrøms)	0	0	0	0	
14: Franchiser	0	0	0	0	
15: Investeringer	1 648	1 648	1 648	1 766	2 044
Total brutto indirekte (scope 3) GHG-utslipp Scope 3, lokasjonsbasert	99 474	105 510	117 294	111 381	109 389
Total brutto indirekte (scope 3) GHG-utslipp Scope 3, markedsbasert	98 905	104 941	116 725	98 060	102 770
Total GHG utslipp (lokasjonsbasert)	210 336	252 920	256 880	244 910	239 219
Total GHG utslipp (markedsbasert)	210 022	249 532	274 608	249 864	248 651

Klimagassutslipp, tCO ₂ e biogene utslipp	2021	2022	2023	2024	2025
Biodiesel - biogent	54 762	33 564	32 314	33 382	30 800
Biogass - biogent	13 089	13 383	11 830	9 887	7 174
Vegdiesel - biogent	12 766	21 203	18 243	19 126	19 686
Anleggsdiesel - biogent	0	0	2 230	2 192	1 658
Brutto Scope 1 biogene GHG-utslipp	80 618	68 150	64 617	64 586	59 319

Klimagassintensitet inntekt ¹	2021	2022	2023	2024	2025	Enhet
Klimagassutslipp per nettoinntekt lokasjonsbasert metode	13,76	14,35	13,48	12,65	11,49	tCO ₂ e/inntekt (MNOK) ²
Klimagassutslipp per nettoinntekt markedsbasert metode	13,74	14,15	14,41	12,91	11,94	tCO ₂ e/inntekt (MNOK) ²

¹Basert på totale utslipp (scope 1, 2 og 3) ekskludert biogene utslipp

²Iht. note 5 i det finansielle regnskapet

Klimagassutslipp per pkm ¹	2021	2022	2023	2024	2025	Enhet
Lokasjonsbasert metode						
Buss	0,020	0,029	0,029	0,029	0,028	kg CO ₂ e/pkm buss
Persontog Norge	0,009	0,006	0,006	0,006	0,006	kg CO ₂ e/pkm persontog
Persontog Sverige	0,024	0,011	0,005	0,004	0,011	kg CO ₂ e/pkm persontog
Flytoget	-	-	-	-	0,008	kg CO ₂ e/pkm persontog
Godstog	0,008	0,008	0,008	0,008	0,006	kg CO ₂ e/tonn-km
Markedsbasert metode						
Buss	-	-	-	0,035	0,034	kg CO ₂ e/pkm buss
Persontog Norge	-	-	-	0,001	0,001	kg CO ₂ e/pkm persontog
Persontog Sverige	-	-	-	0,002	0,006	kg CO ₂ e/pkm persontog
Flytoget	-	-	-	-	0,002	kg CO ₂ e/pkm persontog
Godstog	-	-	-	0,008	0,007	kg CO ₂ e/tonn-km

¹Basert på totale utslipp (scope 1, 2 og 3) ekskludert biogene utslipp

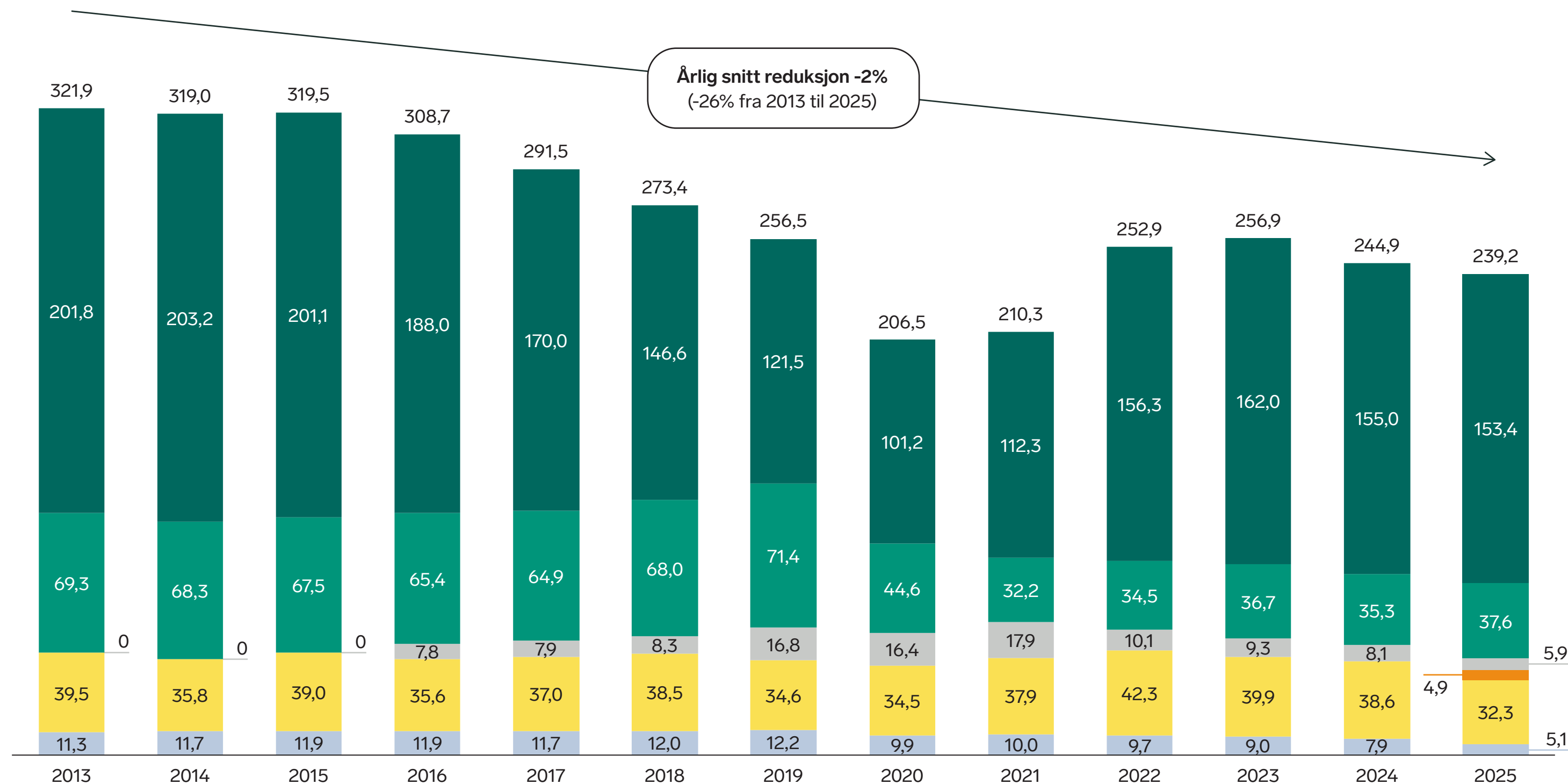
Reduksjon i klimagassutslipp	2021	2022	2023	2024	2025	Kommentar
Lokasjonsbasert metode	1,84 %	20,25 %	1,57 %	-4,66 %	-2,32 %	Negativt tall betyr reduksjon i utslipp sammenlignet med forrige år, positivt betyr økning
Markedsbasert metode	0,06 %	18,81 %	10,05 %	-9,01 %	-0,49 %	Negativt tall betyr reduksjon i utslipp sammenlignet med forrige år, positivt betyr økning



Klimaregnskap for Vygruppen 2013–2025

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

Buss Norge og Sverige – fossilt ●
Persontog Norge ●
Persontog Sverige ●
Flytoget ●
Gods ●
Annet konsern scope 3¹ ●

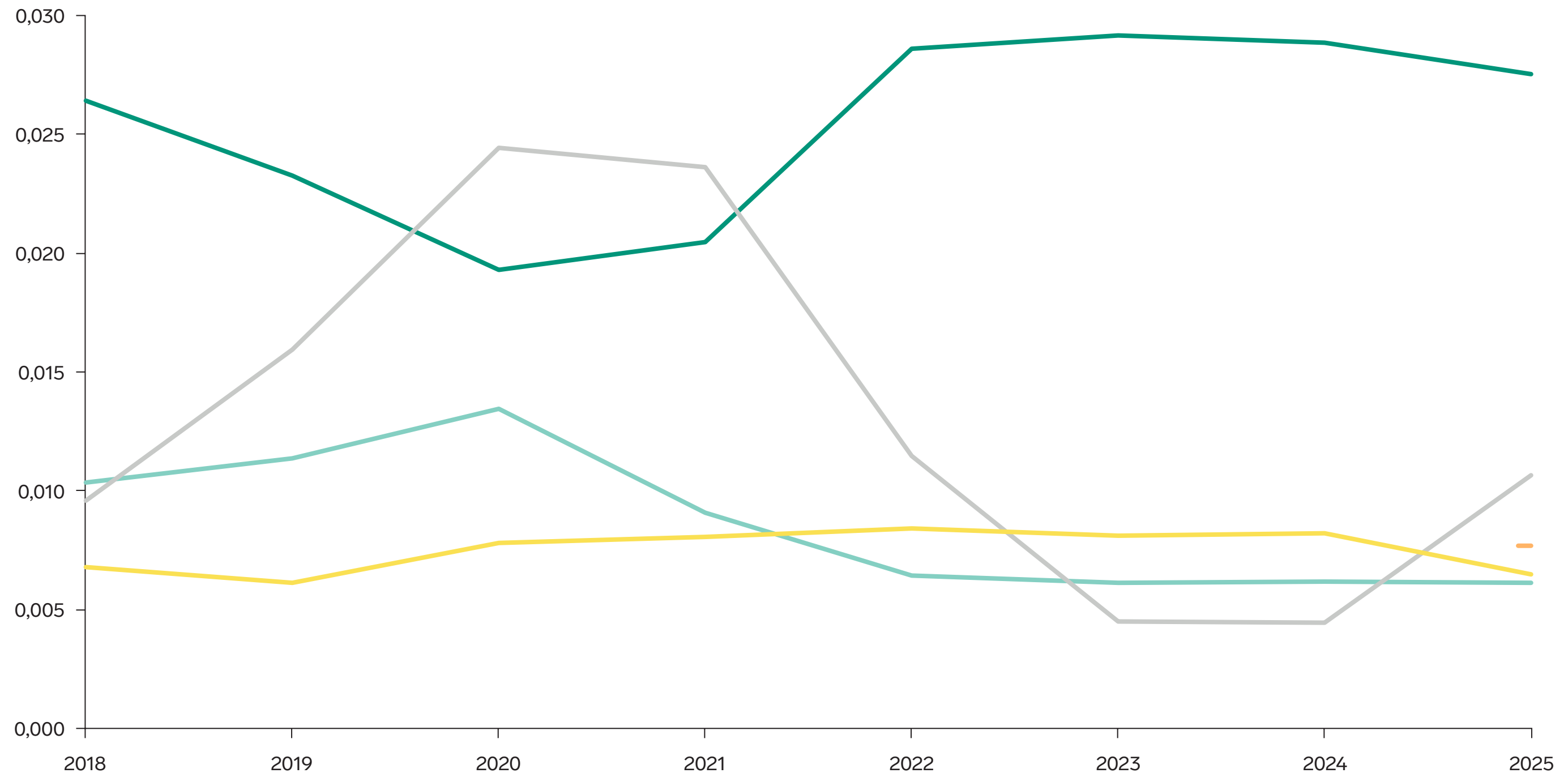


¹Scope 3: kategori 1 (kjemikalier, tekstil, utstyr/hardware, annet), kategori 5 (avfall), kategori 6 (forretningsreise), kategori 7 (reiser til/fra jobb), kategori 8 (leid lokale) og kategori 15 (investering) som ikke er fordelt på FO.

Utslipp i kg CO₂e per personkm og tonnkm fra 2018 til 2025

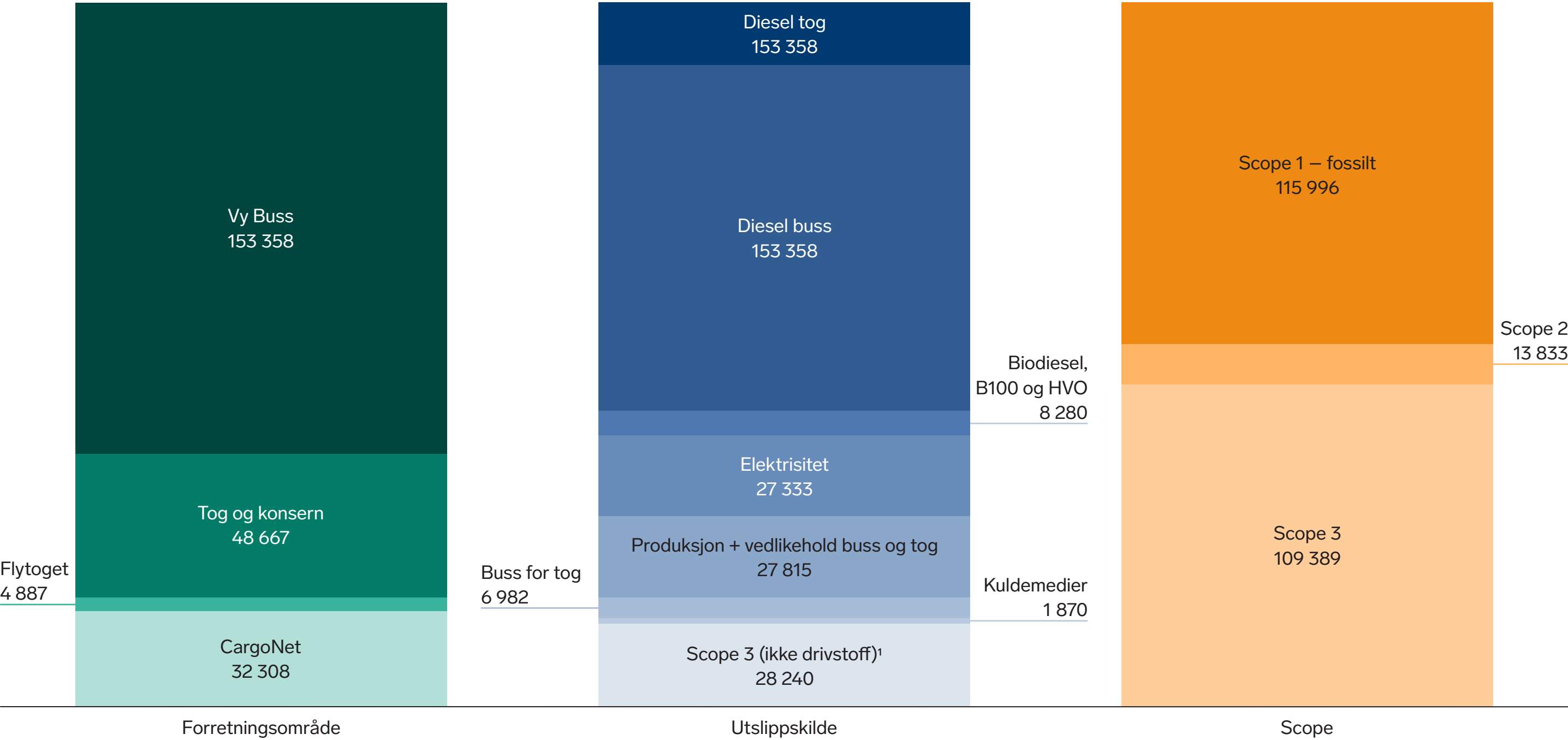
Scope 1+2+3 (kun produksjon og tap strøm), lokasjonsbasert strøm uten biogent utslipp

Buss (kg CO₂e/pkm) 
Persontog Sverige (kg CO₂e/pkm) 
Flytoget (kg CO₂e/pkm) 
Godstog (kg CO₂e/tonnkm) 
Persontog Norge (kg CO₂e/pkm) 



Klimaregnskap for Vy inndelt etter FO, utslippskilde og scope for 2025

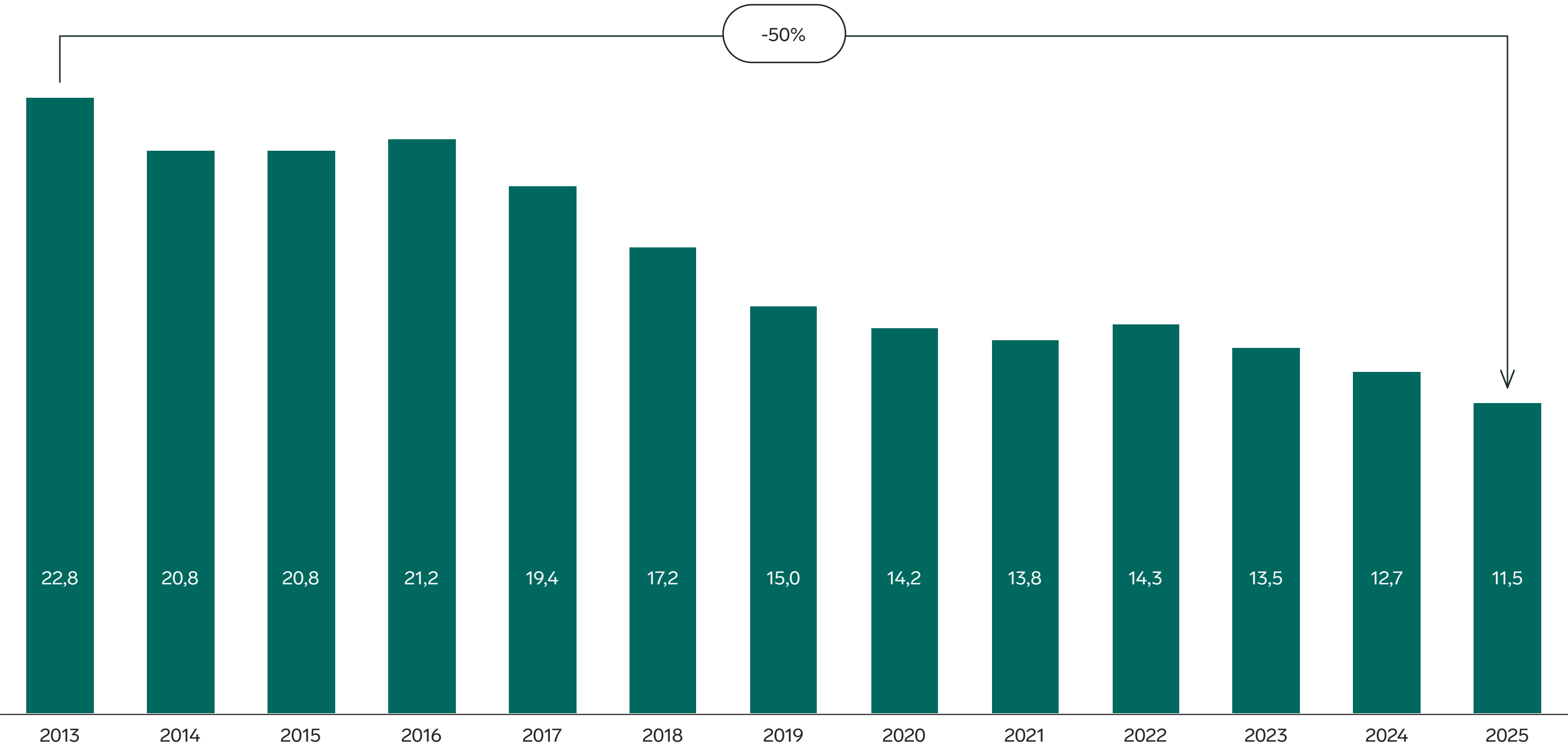
Fordelt etter utslippskilde og scope, tonn CO₂-ekvivalenter Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



¹ Scope 3 (ikke drivstoff): Omfatter alle scope 3 utslipp for alle FO utover scope 3 (well to tank) for drivstoff, buss for tog produksjon/vedlikehold av buss og tog.

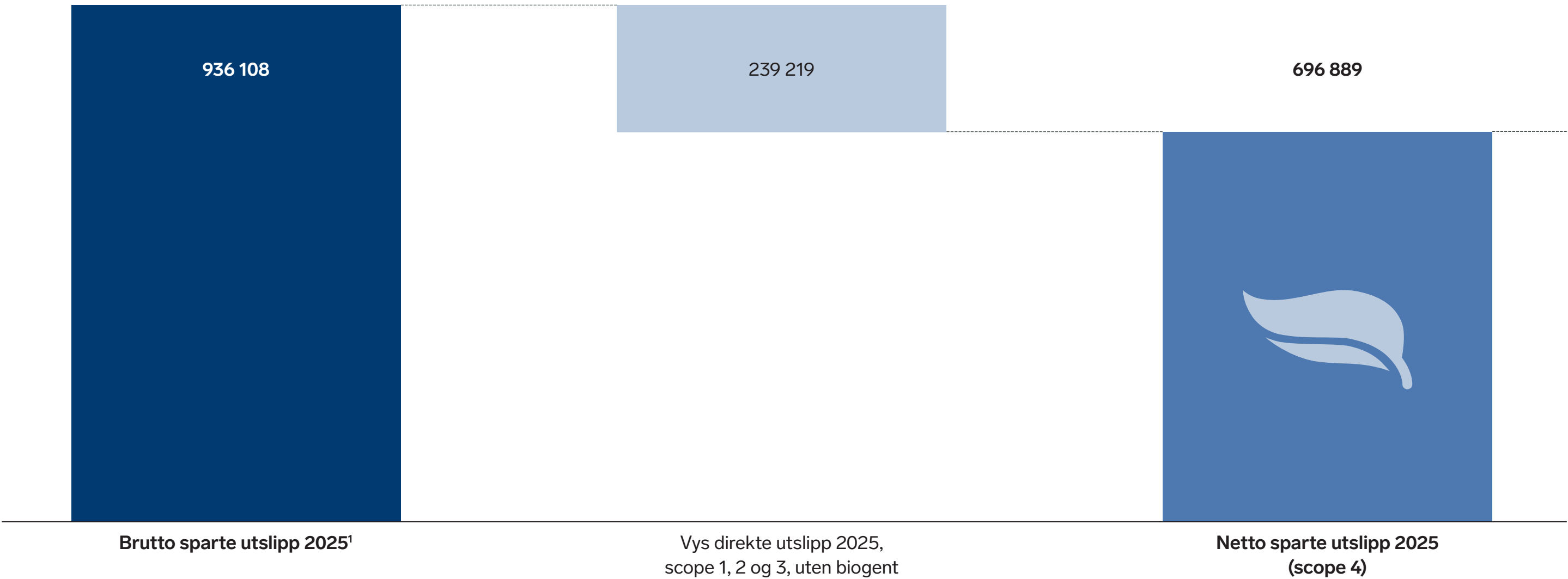
Utslippsintensitet for Vygruppen per million kroner omsatt

Tonn CO₂e / driftsinntekter (millioner NOK) - Scope 1, 2 og 3, uten biogent karbon (lokasjonsbasert metode)



Sparte CO₂-utslipp i 2025

Vygruppen, tonn CO₂-ekvivalenter



Kilde: Ghgprotocol.org – working paper «ESTIMATING AND REPORTING THE COMPARATIVE EMISSIONS IMPACTS OF PRODUCTS” by Stephen Russell, Asplan Viak
¹Bil i stedet for buss og tog (Norge og Sverige) og lastebil i stedet for gods på skinner

Metodikk for beregning av utslipp

Vy har utarbeidet og publisert data for klimautslipp siden 2004 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 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) og ISO 14083. Vi etterstreber å ha så fullstendige og nøyaktige beregninger som mulig. Vi opplyser om forutsetninger og estimer for å være så transparente som mulig. Ved oppdatering av metode eller inkludering av nye aktiviteter, omregner vi tall for tidligere år.

CO₂, CH₄, N₂O, HFK, PFK, SF₆, NF₃ er inkludert i beregningen av Vys klimagassutslipp, summert i tonn CO₂-ekvivalente.

Vy ønsker å redusere utslipp fra både fossile og biogene klimagasser. Produksjonen av biodrivstoff kan bidra til opptak og lagring av biogent karbon gjennom fotosyntese, men dette er ikke medregnet i Vys klimaregnskap. Effekten er vanskelig å beregne fordi den avhenger av råstofftype, og de biogene utslippene som er estimert, er derfor trolig konservative.

Målingene er basert på interne data for energiforbruk samt informasjon levert av vesentlige leverandører, og ellers basert på kostnadsforbruk. Utslippsfaktorer leveres av Asplan Viak og er basert på anerkjente nasjonale og internasjonale kilder. Utslippsfaktorer er Well to Wheel (WTW). TTW utslipp er kategorisert i Scope 1 og 2. WTT utslipp av Scope 1 og 2 kategoriseres i Scope 3 i tråd med rammeverket. Utslippsfaktorer er basert på faktorsett av DEFRA, 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 2021-2025, 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 kryssløpsmodell basert på handelsstatistikk fra nasjonalregnskapet, med Asplan Viak AS som kilde, benyttet.

Vi har også benyttet Ecoinvent for anleggsmidler, og leverandørspesifikke faktorer der de er tilgjengelig.

Vi bruker forbruksdata der dette er tilgjengelig. Vi bruker økonomisk data, km og beste estimer for kjørt for å beregne utslipp fra slittasje og produksjon av kjøretøy, noe av innkjøpte varer og tjenester, ansattes reiser til og fra jobb.

Se tabell med ytterligere informasjon om datakilde og utslippsfaktor. Målingene er underlagt vår egen internkontroll. Klimagassregnskapet er attestert av revisor, se revisors beretning for mer informasjon.

Oppdateringer for 2025:

- Inkludert utslipp fra nye selskaper i konsernet: Flytoget og Charterbuss.no
- Lagt til utslipp for bruk av konsulent, reklame og renter i scope 3
- Redusert 2024 beregning med 2 663 tonn CO₂e i scope 3, kategori 8 da det var brukt feil mengde strøm i 2024

Unngåtte utslipp

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.

Vi har oppdatert vår metodologi for Scope 4-beregninger for å gjøre tallene mer presise. Oppdateringen går ut på å se på SSB sin statistikk over registrerte kjøretøy etter drivstofftype per år for å få et representativt bilde av utslipp fra gjennomsnittsbilen i Norge fra år til år. I tillegg har vi sett på Nasjonal Reisevaneundersøkelse for å finne snitt antall passasjerer i bilene ved arbeidsreiser og utenom arbeidsreiser, og kombinert dette med intern statistikk på hvor mange som bruker våre tjenester til/fra arbeid og til andre reiser. Dette er ikke helt realistisk, da noen ville valgt andre transportmidler enn tog og buss ved reiser, som fly og sykkel. For gods antas det at all tonnkilometer med godstog ville blitt fraktet med lastebil.

Med ny metodologi ser vi at tallene for våre sparte utslipp blir noe lavere, men vi mener også at de blir mer presise. Denne vurderingen tas med i beregningen ved fastsettelse av nytt scope 4-mål fremover.

Klimagassutslipp fra scope 1, 2, og 3, uten biogent karbon, for persontog, buss og godstog er i 2024 på 239 219 tonn CO₂e. Dette medfører et redusert utslipp sammenlignet med alternativ transport på 696 889 tonn CO₂e. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra omtrent 477 000 biler.

Scope 4	Omfang	Alternativt utslipp fra bil og lastebil	Enhet
Personkm på buss - erstatter bil	3 682 639 166 pkm	360 168	tonn CO ₂ e.
Tonn km godstog - erstatter lastebil	3 092 501 207 tonnkm	253 266	tonn CO ₂ e.
Personkm på tog - erstatter bil	3 055 916 873 pkm	300 356	tonn CO ₂ e.
Personkm på Flytoget - erstatter bil	207 585 555 pkm	22 137	tonn CO ₂ e.
Sum utslipp alternativ transport		936 108	tonn CO ₂ e.



Utslippsfaktorer Vy 2025

Scope	Kategori		Enhet	Faktorkilde	Utslippsfaktor
1	Veidiesel Norge		Liter	6,5% konvensjonell biodiesel: UK Gov. GHG v1.0. 2025: Biodiesel ME (from tallow) 12,5% avansert biodiesel: UK Gov. GHG v1.0. 2025: HVO 81% fossil diesel: ISO 14083:2023	Fossil: 2,15 kg CO ₂ e/liter Biogent: 0,46 kg CO ₂ e/liter
	Veidiesel Sverige		Liter	10,0 % avansert biodiesel 90% fossil diesel Samme faktorkilde som for veidiesel Norge, bare en annen sammensetning av ulike drivstofftyper	Fossilt, direkte: 2,38 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 0,24 kg CO ₂ ekv/liter
	Biodiesel B100 RME		Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025 Biodiesel ME	Fossilt, direkte: 0,017 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 2,39 kg CO ₂ ekv/liter
	Biodiesel HVO		Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025: HVO	Fossilt, direkte: 0,04 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 2,43 kg CO ₂ ekv/liter
	Biogass		Kg	UK Gov. GHG v1.0. 2025: biogas	Fossilt, direkte: 0,0012 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 1,11 kg CO ₂ ekv/liter
	Fyringsolje		Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025: burning oil	Fossilt, direkte: 2,54 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 0,0 kg CO ₂ ekv/liter
	Anleggsdiesel, Norge (brukes i tog)		Liter	10 % avansert biodiesel 90% fossil diesel Samme faktorkilde som for veidiesel Norge, bare en annen sammensetning av ulike drivstofftyper	Fossilt, direkte: 2,38 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 0,24 kg CO ₂ ekv/liter
	Anleggsdiesel, Sverige (brukes i tog)		Liter	Beregnet basert på fossil diesel (100%), biodiesel (0%) og HVO (0%). Samme faktorkilde som for veidiesel Norge, bare en annen sammensetning av ulike drivstofftyper	Fossilt, direkte: 2,64 kg CO ₂ ekv/liter Biogent direkte: 0,0 kg CO ₂ ekv/liter
	Kuldemedier		kg	GHG faktorer fra GHG Protocol HFC Tool v1	R134a: 1300 kg CO ₂ e/kg R404a: 3260 kg CO ₂ e/kg R448a: 1387 kg CO ₂ e/kg R452a: 2139 kg CO ₂ e/kg R453a: 1765 kg CO ₂ e/kg R456a: 684 kg CO ₂ e/kg R507: 3985 kg CO ₂ e/kg R513a: 631 kg CO ₂ e/kg R1234yf: 4 kg CO ₂ e/kg

2	Fjernvarme, Oslo		kWh	Fossilt: EPD Hafslund Oslo Celsio (scope 2: Kjerne+nedstrøms, scope 3: Nedstrøms): https://www.hafslund.no/no/produkter-og-tjenester/fjernvarme/vare-miljovaredeklarasjoner-epder Biogent: NEPD-3785-2721-NO: https://horsus.no/wp-content/uploads/OR.10.24_Rapport-WP1-og-WP4_BmB.pdf (side 81/82)	Fossil: 0,008 kg CO2e/kWh Biogent: 0,0282 kg CO2e/kWh
	Lokasjonsbasert: NO strømmiks		kWh	Høyvolt / lavvolt Norsk miks 2021-2025 Basert på ENTSO-E databasen hentet ut i desember	Fossil: 0,022 / 0,033 kg CO2e/kWh
	Lokasjonsbasert: SE strømmiks		kWh	Høyvolt / lavvolt Ecoinvent SE miks	Fossil: 0,012/ 0,024 kg CO2e/kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier NO		kWh	NVE Strøm med GOO, vannkraft	Fossil: 0,006 kg CO2e/kWh
	Markedsbasert: Opprinnelsesgarantier SE		kWh	Tilsvarende strøm fra opprinnelsesgaranti Norge (NVE)	Fossil: 0,006 kg CO2e/kWh
	Varedeklarasjon NO		kWh	NVE Varedeklarasjon for strømlleverandører: 2024	Fossil: 0,535 kg CO2e/kWh
	Varedeklarasjon SE		kWh	AIB-NET European Residual Mixes 2024: SE 2024	Fossil: 0,0086 kg CO2e/kWh
	Lys/varme	Forbruk/Spend	NOK	Der det ikke er oppgitt forbruk i kWh. FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,016 kg CO2e/NOK
3.1: innkjøp av varer og tjenester	Vedlikehold og reservedeler persontog og godstog	Strømforbruk i verksted tog	kWh	Utslippsfaktor for strøm likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
		Dieselforbruk i verksted tog	Liter	Utslippsfaktor for diesel likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
		Vedlikehold godstog	km	Ikke off. tilgjengelig (ecoinvent)	Ikke offentlig tilgjengelig tall
		Vedlikehold persontog	km	Vedlikehold persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørte km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	0,0014 kg CO2 e/ptogkm
	Vedlikehold og reservedeler buss	Strømforbruk i verksted buss	kWh	Utslippsfaktor for strøm likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
		Dieselforbruk i verksted buss	Liter	Utslippsfaktor for diesel likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
		Vedlikehold buss	km	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	Ikke offentlig tilgjengelig tall
	Vask og renhold	Spend hos de største leverandørene	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,012 kg CO2e/NOK
	Frakt av varer	Utslipp frakt av varer	km	VegLCA v 6.02	0,0890 kg CO2 e/tkm
	Dekk buss	Nye dekk	Antall dekk	Data fra leverandør (Gummiservice, 2025)	2,34 Kg CO2e/dekk
		Regummierte dekk	Antall dekk	Data fra leverandør (Gummiservice)	3,57 Kg CO2e/ regummiert dekk
	Tekstiler	Antall plagg/artikler	kg og antall forsendelser	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Clothing	22,3 kg CO2e/kg tekstil
		Sekker	kg og antall forsendelser	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Clothing	22,3 kg CO2e/kg tekstil
		Forbruk/Spend	NOK	Der det ikke er oppgitt forbruk i kg. FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,042 kg CO2e/NOK
	Vaskeri	Strømforbruk vaskeri	kWh	Utslippsfaktor for strøm likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
		Dieselforbruk vaskeri	Liter	Utslippsfaktor for diesel likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
	Cafe om bord	Dieselforbruk	Liter	Utslippsfaktor for diesel likt scope 2 og 3:3	Se andre faktorer
	Kantine	Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,022 kg CO2e/NOK
	Konsulenttjenester	Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,008 kg CO2e/NOK
	Reklame	Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,013 kg CO2e/NOK
	IT-utstyr og driftstjenester (hosting)	Nettbrett	kg og antall	Data fra leverandør	Nettbrett: 86 kg CO2e/stk (Techstep)
		Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,014 kg CO2e/NOK
		Forbruk/spend hos de største leverandørene	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,034 kg CO2e/1000 NOK
	Renter	Renter	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,006 kg CO2e/NOK
	Forsikring	Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO2e/NOK	0,005 kg CO2e/NOK

3.2: Anleggsmidler	Produksjon av kjøretøy	Busser	km	Produksjon busser, generelt tall pr kjørt km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av buss, basert på kjørt km med buss. Kilde: ecoinvent	Ikke offentlig tilgjengelig tall
		Persontog	km	Produksjon persontog, LCA Flirt, Neosys AG 2012. Konvertert til pr kjørt km. Antatt samme behov for vedlikehold for alle typer persontog.	0,253kg CO ₂ e/ptogkm
		Godstog	km	Produksjon godstog, generelt tall pr kjørt km: Gjennomsnittsberegning utslipp knyttet til produksjon av lokomotiv og vogner, basert på kjørt vognkm med tog. Kilde: ecoinvent	Ikke offentlig tilgjengelig tall
3.3: Utslipp relatert til energiproduksjon	Oppstrømsutslipp fra innkjøpt drivstoff (3A)	Veidiesel NO	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,49 kg CO ₂ e/liter
		Anleggsdiesel NO	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,48 kg CO ₂ e/liter
		Anleggsdiesel SE	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,47 kg CO ₂ e/liter
		Biodeisel B100 RME	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,53 kg CO ₂ e/liter
		Biodiesel, HVO	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,56 kg CO ₂ e/liter
		Biogass	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,10 kg CO ₂ e/liter
		Fyringsolje	Liter	UK Gov. GHG v1.0. 2025	0,53 kg CO ₂ e/liter
	Oppstrømsutslipp fra innkjøpt strøm (3B)	Lokasjonsbasert NO/SE	kWh	Høyvolt / lavvolt Norsk miks 2021-2025 Basert på ENTSO-E databasen hentet ut i desember	Fossil: 0,016 kg CO ₂ e/kWh
		Markedsbasert NO/SE	kWh	NVE Strøm med GOO, vannkraft	Fossil: 0,016 kg CO ₂ e/kWh
		Varedeklarasjon NO/SE	kWh	NVE, Varedeklarasjon for strømleverandører: 2024	100% fordelt til scope 2
	Tap fra overføring og distribusjon (nettap tog) (3C)	Cargonet	%	Bane NOR	15,80 %
		Vy-gruppen	%	Bane NOR	14,00 %
		Vy tog Vest	%	Bane NOR	14,00 %
		Vy Gjøvikbanen	%	Bane NOR	14,49 %
		Flytoget	%	Flytoget	11,60 %
		Vy Tåg	%	Bane NOR	13,90 %
3.4: Kjøpt transport og distribusjon	Alternativ transport	Buss for tog	km	Kjørt km ikke planlagt og planlagt fordelt på euroklasse på bussene brukt. Data fra eget system. For klima: basert på snitt forbruk fra busser (klima skiller ikke på euroklasser). For utslipp som ikke er klima: Exhaust emissions from road transport, European Environment Agency	Utslippsfaktor for veidiesel i Norge og Sverige, se scope 1, 2 og 3:3
		Taxi for tog	km	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Regular taxi	0,149 kg CO ₂ e/bilkm
3.5: Avfallshåndtering	Avfallshåndtering	Transport	Drivstoffforbruk, drivstofftype og snittforbruk per kjøretøy. Informasjon fra leverandørene	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3	Se andre faktorer
	Forbrenning ikke sortert avfall	Mengde avfall	kg	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Residual waste	4,68 kg CO ₂ e/tonn
	Fylling av vann og tømning av septik	Transport	Drivstoffforbruk, drivstofftype og snittforbruk per kjøretøy. Informasjon fra leverandørene	Utslippsfaktor for strøm og diesel se scope 1, 2 og 3:3	Se andre faktorer
3.6: Forretningsreiser	Hotellovernatting		Antall overnattingsdøgn	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Hotel UK room	10,4 kg CO ₂ e/rom pr natt
	Flyreiser	Flyreise i Norge	pkm	UK Gov. GHG v1.1. 2025: Domestic, to/from UK, without RF, inkluding WTT UK Gov. GHG v1.1. 2025: DLong-haul, to/from UK, average, without RF, inkluding WTT Vy bærekraftrapportering: Oppgitt antall flyreiser i Norge og utenfor Norge. Snitt distanse flyreise Norge: 370 km Snitt distanse flyreise utenfor Norge: 562 km	Innenlands: 0,169 kg CO ₂ e/pkm Utenfor NO: 0,123 kg CO ₂ e/pkm
		Flyreise i Sverige	km	UK Gov. GHG v1.1. 2025: Domestic, to/from UK, without RF, inkluding WTT UK Gov. GHG v1.1. 2025: DLong-haul, to/from UK, average, without RF, inkluding WTT	Innenlands: 0,169 kg CO ₂ e/pkm Utenfor SE: 0,098 kg CO ₂ e/pkm
	Transport for kontoransatte (eks. taxi)	Gjennomsnittlig utslipp personbil	km	UK Gov. GHG v1.0. 2025: Regular taxi	0,149 kg CO ₂ e/bilkm

3.7: Ansatte 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.	km	UK Gov. GHG v1.0. 2025: 48% diesel, 45% bensin, 7% el. SSB 11823 (2016): Registrerte kjøretøy, etter region, drivstofftype, statistikkvariabel og år	0,161 kg CO ₂ e/bilkm
3.8: Leide lokaler/utstyr	Husleie	Forbruk/Spend	NOK	FIGARO (Carbon dioxide emission footprints) database, CO ₂ e/NOK	0,0154 kg CO ₂ e/1000 NOK
3.9: Nedstrøms transport og distribusjon	N/A ikke relevant				
3.10: Prosessering av solgte produkter	N/A ikke relevant				
3.11: Bruk av solgte produkter	N/A ikke relevant				
3.12: Sluttbehandling av solgte produkter	N/A ikke relevant				
3.13: Utleide lokaler/utstyr	N/A ikke relevant				
3.14: Franchiser	N/A ikke relevant				
3.15: Investeringer	Drivstoff og eletrisitet	Beregnet utslipp basert på andel: • Vy Flåmsbana:16,6% • Fjord Tours Group:50% • Peer Gynt Tours:34% • Nordlandsbuss: 34%	km, liter, kWh	Se øvrige faktorer	Se øvrige faktorer

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

Miljømål i EUs taksonomi
1. Begrensning av klimaendringer
2. Tilpasning til klimaendringer
3. Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og havressurser
4. Omstilling til sirkulær økonomi
5. Forebygging og begrensning av forurensing
6. Beskyttelse og restaurering av biologisk mangfold og økosystemer

EU-taksonomien inkluderer en beskrivelse av alle økonomiske aktiviteter som er omfattet av rammeverket («eligible»). Sektorene som i dag er omfattet er sektorer hvor EU-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 at en aktivitet skal være miljømessig bærekraftig må den:

1. Bidra vesentlig til minst ett av de seks miljømålene, og
2. Ikke gjøre vesentlig skade på noen av de andre miljømålene (DNSH)

I tillegg til dette må Vy-konsernet 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 (1) og ikke vesentlig skade (2) er oppfylt. Tekniske vurderingskriterier 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»). Basert på screeningen opp mot de tekniske vurderingskriteriene skal det rapporteres på hva om er miljømessig bærekraftig og ikke. Dette spesifiseres for følgende KPI-er; driftsinntekter, investeringer og driftskostnader. Rapportering gjøres på konsolidert nivå for Vy-konsernet.

Endringer i 2025

I løpet av 2025 har EU-kommisjonen arbeidet aktivt med å forenkle rapporteringskravene for bærekraft. I februar presenterte de «Omnibus-forslaget», som blant annet innebærer at plikten til rapportering etter CSRD og tilhørende taksonomiregelverk utsettes med to år – fra rapporteringsåret 2025 til 2027. Rapportering etter EU-taksonomien i Vy-konsernets års- og bærekraftsrapport for 2025 er derfor frivillig, og gjennomføres som et ledd i forberedelsene til kommende krav, samt for å imøtekomme forventninger fra eiere og andre interessenter.

Videre inkluderer Omnibus-forslaget flere lettelser knyttet til taksonomiregelverket. I juli 2025 ble det publisert en ny delegert rettsakt som gjelder fra 1. januar 2026 i EU med virkning fra og med rapporteringsåret 2025. På tidspunktet for vår rapportering var reglene enda ikke innlemmet i EØS-avtalen og norsk rett, men finansdepartementet har kommunisert at norske foretak allikevel kan benytte forenklingene. Blant de sentrale endringene er innføring av forenklete rapporteringsmaler med færre datapunkter, samt en vesentlighetsgrense ved rapportering av KPI for driftsinntekter, driftskostnader og investeringer. Det er nå adgang til å utelate detaljer for aktiviteter som samlet utgjør

mindre enn 10 % av den enkelte KPI. Vy-konsernet har valgt å benytte disse forenklingene fra og med rapporteringsåret 2025. Utover disse endringene har konsernet oppdatert sine prinsipper for vurdering av dekk tilknyttet vår bussvirksomhet. Dette er basert på veiledning fra EU.

Vurdering av omfattede aktiviteter

Det er i 2025 gjort en ny kartlegging av omfattede aktiviteter i Vy-konsernet ved å ta utgangspunkt i beskrivelsen av aktivitetene i EUs delegerte rettsakter og tilhørende NACE-koder. Ved kartleggingen i 2025 er også det nye vesentlighetsprinsippet omtalt over hensyntatt.

Ved fjorårets rapportering ble det identifisert 8 aktiviteter i konsernet der syv var transportrelaterte og en aktivitet var knyttet til eiendom. Av de 8 aktivitetene det ble rapportert på i 2024 er 4 av disse vesentlige etter det nye vesentlighetsprinsippet. Dette er aktivitetene for persontransport med tog (6.1), persontransport med buss (6.3), frakt av gods på bane (6.2) og investering i ladeinfrastruktur (6.15).

Når det gjelder aktivitetene som er vurdert som uvesentlige i 2025 rapporteringen, men som var inkludert i 2024 gjelder dette; transport med personbil (6.5), distribusjon av gods med lastebil (6.6), drift av godsterminaler (6.14) og investering og drift av eiendom (7.7). Vi følger med på omfanget av slike uvesentlige aktiviteter og vil skille ut aktiviteter dersom disse i sum overstiger 10 % av den enkelte KPI-en. Det er i 2025 ikke identifisert nye aktiviteter, dvs. aktiviteter som ikke var spesifisert i fjorårets rapportering.

For beskrivelse av identifiserte vesentlige aktiviteter se tabell.

Aktivitets-nr.	Aktivitetsnavn EU-taksonomi	Beskrivelse av aktiviteten i Vy
6.1	Passenger interurban rail transport	Drift av persontransport med tog, og investering i slikt materiell (leasing).
6.2	Freight rail transport	Drift av godstransport på bane og investering i nye lokomotiv og vogner (primært leasing)
6.3	Urban and suburban transport, road passenger transport	Drift av persontransport med buss (M2 og M3), og investering i slike kjøretøy (primært leasing). Inkluderer også avvikskjøring med buss for tog.
6.15	Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport	Investering i ladeinfrastruktur for el-busser.

Oppfyllelse av tekniske kriterier og minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold.

For alle vesentlige omfattede aktiviteter er det foretatt en vurdering av hvor stor andel av disse som er miljømessig bærekraftig. Dette gjøres ved å vurdere den enkelte aktivitet opp mot de tekniske kriteriene som følger av de delegerte rettsaktene, og en vurdering på konsernnivå for oppfyllelse av minstekravene til sosiale og styringsmessige forhold.

Oppfyllelse av tekniske kriterier

1. Vurdering av vesentlige bidrag

Ved vurdering av oppfyllelse av de tekniske kriteriene for konsernets omfattede aktiviteter er det identifisert vesentlige bidrag til miljømål 1 «Begrensning av klimaendringer». Vesentlig bidrag til å begrense klimaendringer er definert i forordningens Artikkel 10, og innebærer å unngå eller redusere utslipp av klimagasser, samt øke opptaket av klimagasser.

For Vy-konsernets transportaktiviteter anses all transport med kjøretøy som ikke har direkte CO₂-utslipp å gi et

vesentlig bidrag til å begrense klimaendringer. Innenfor aktiviteten persontransport med tog (6.1) gjennomføres all transport i Norge med elektriske togsett, noe som gir et betydelig bidrag til oppnåelse av miljømålet. I den svenske virksomheten benyttes også en høy andel elektriske lokomotiver, som på tilsvarende måte gir et vesentlig bidrag.

Når det gjelder godstransport på bane (6.2), benyttes hovedsakelig elektriske lokomotiver, men det forekommer også bruk av hybrid- og diesellokomotiver. Hybridlokomotivene anses å gi et vesentlig bidrag, ettersom de utelukkende benytter elektrisitet der infrastrukturen tillater dette. Diesellokomotivene oppfyller derimot ikke kravene til vesentlig bidrag, og det samme gjelder konsernets hybridlokomotiv som er dedikert til frakt av flybensin.

Innenfor aktiviteten persontransport med buss (6.3) benyttes kjøretøy med ulike drivstofftyper hvor andelen elektriske busser er økende. Disse elektriske bussene gir et vesentlig bidrag til miljømålet «begrensning av klimaendringer», og det samme gjør busser i Euroklasse 6 som omfattes av kommisjonens overgangsregel. For å omfattes av denne regelen må bussene benyttes til interurban transport og ha spesifikke karosserityper (CA til CD). Overgangsregelen er benyttet i rapporteringen for Vy-konsernet i 2025, og

bussklasser er brukt for å identifisere hvilke busser som omfattes av denne. Når det gjelder konsernets investeringer i ladeinfrastruktur tilordnet aktivitet 6.15 gir disse et vesentlig bidrag til å begrense klimaendringer da infrastrukturen er dedikert til drift av kjøretøy som ikke har direkte CO₂ utslipp.

2. Vurdering av vesentlig 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; tilpasning til klimaendringer (2), omstilling til sirkulærøkonomi (4) og forebygging og begrensning av forurensing (5). For aktivitet 6.15 stilles det også krav til bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og havressurser (3), samt beskyttelse og restaurering av biologisk mangfold og økosystemer (6). Siden det ikke har vært mulig å innhente fullstendig dokumentasjon for alle tekniske kriterier, rapporteres investeringer knyttet til aktivitet 6.15 i sin helhet som ikke-miljømessig bærekraftige for 2025. Vurderingen nedenfor gjelder dermed aktivitet 6.1, 6.2 og 6.3.

Ved vurdering av vesentlig skade knyttet til miljømål to «tilpasning til klimaendringer» er det krav om å identifisere vesentlig fysisk klimarisiko knyttet til aktiviteten, utarbeide en klimarisikoanalyse og vurdere/implementere tiltak som kan redusere risikoen. Vy-konsernet utarbeider årlig en klimarisikoanalyse basert på rammeverket **«Task Force on Climate- Related Financial Disclosures (TCFD)»** som dekker alle de omfattede aktivitetene etter taksonomiregelverket (s. 65). Når det gjelder fysisk klimarisiko er det blant annet identifisert vesentlig risiko knyttet til kraftig nedbør, flom, skred etc.

De tekniske kriteriene for å ikke gjøre vesentlig skade knyttet til miljømål 4, «Omstilling til sirkulær økonomi», tar utgangspunkt i EUs avfallshierarki. For å implementere dette hierarkiet har Vy-konsernet etablert en konsernpolicy for avfallshåndtering, med mål om å minimere avfallsgenerering og deretter prioritere gjenbruk og resirkulering. Dersom gjenbruk eller resirkulering ikke er mulig, skal avfallet deponeres på en måte som sikrer at negative konsekvenser

for mennesker og miljø unngås. Avfallshierarkiet skal også legges til grunn ved anskaffelser, utfasing og avhending av eiendeler. I avtaler med leverandører skal det inkluderes krav til avfallshåndtering der dette er relevant, og det skal sikres at leverandørene etterlever policyen.

For aktivitetene persontransport med tog (6.1) og godstransport på bane (6.2) er kravene til sirkulær økonomi hovedsakelig knyttet til vedlikehold av lokomotiver og vogner («use phase»). Dette vedlikeholdet utføres av eksterne leverandører som følges opp løpende av Vy. Når det gjelder persontransport med buss (6.3), gjelder avfallshierarkiet også ved utfasing og avhending av busser («end of life»), hvor det stilles krav til gjenbruk og resirkulering av batterier og elektroniske komponenter. Vedlikehold av bussparken utføres både i egne verkstedlokaler og av eksterne leverandører. I konsernets egne verksteder er det fokus på å redusere avfall, og det er inngått avtale med renovasjonsfirma for å sikre korrekt sortering av avfall. Ved avhending av egneide busser som ikke lenger benyttes, vil disse enten bli solgt eller sendt til skroting. Skroting skjer i henhold til avtale med gjenvinningsselskap, hvor bussene demonteres og komponenter samt elektronikk som kan gjenbrukes, selges videre for videre bruk.

For å sikre at konsernets aktiviteter ikke påfører vesentlig skade, må de tekniske kravene til miljømål 5 – «Forebygging og begrensning av forurensing» – også oppfylles. For aktivitetene 6.1 og 6.2 innebærer dette at utslippsverdiene fra lokomotivene må kontrolleres slik at de ikke overstiger tillatte grenseverdier for klimagassene; CO, HC, NOx, PM og PN. Det er gjennomført kontroll av konsernets elektriske- og hybridlokomotiver, og disse har ikke overskredet de fastsatte utslippsgrensene. For aktivitet 6.3 stilles det krav til bussenes dekk med tanke på dekkstøy og energieffektivitet for at de ikke skal gjøre vesentlig skade. Identifiserte dekk som ikke er regummierte er vurdert opp mot sammenlignbare dekk i EUs produktdatabase for energimerking «EPREL». En stor andel av bussenes dekk har en dårligere klassifisering knyttet til energieffektivitet og dekkstøy enn «highest populated class». Konsernet har i 2025 endret sin forståelse av «highest populated class» basert på veiledning fra kommisjonen. Dette

bidrar til at andelen dekk som oppfyller de tekniske kriteriene i 2025 er lavere enn i 2024. . I tillegg benytter Vy-konsernet et stort antall regummierte dekk uten EPREL-merking. Disse kan ikke vurderes mot EPREL-databasen, og det er derfor lagt til grunn i rapporteringen for 2025 at disse dekkene ikke oppfyller de tekniske kriteriene.

Minstekrav til sosiale og styringsmessige forhold

For å kunne rapportere aktiviteter som miljømessig bærekraftig må Vy-konsernet oppfylle krav til sosiale og styringsmessige forhold. Dette innebærer blant annet at konsernets aktiviteter må utføres i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper hvor følgende temaer er relevante; menneskerettigheter inkl. arbeidstakerrettigheter, korrupsjon og bestikkelser, skatt og rettferdig konkurranse. Når det gjelder menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter henvises det også til FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, FNs internasjonale menneskerettighetserklæringen (IBHR) og ILOs åtte kjernekonvensjoner. Det har i 2025 ikke vært noen faktiske brudd knyttet til taksonomiens krav til sosiale og styringsmessige forhold i Vy-konsernet, dvs. at alle krav er fulgt.

Vy-konsernet har i sitt ledelsesdokument for bærekraft og samfunnsansvar fastsatt at virksomheten skal etterleve alle grunnleggende krav til ansvarlig forretningsdrift, slik disse blant annet er definert i OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. I tillegg har konsernet etablert en egen policy for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter. Det stilles blant annet krav om at Vy skal utøve sin forretningsvirksomhet i samsvar med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter gjennom gjennomføring av aktsomhetsvurderinger knyttet til konsernets virksomhet. Disse vurderingene rapporteres under S1 Egne ansatte (s. 104) og S2 Arbeidere i verdikjeden (s. 118)

Når det gjelder bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser, rapporteres dette som en del av G1 Forretningsskikk (s. 134). Det er i 2025 ikke registrert noen tilfeller av korrupsjon

eller bestikkelser i konsernet. For temaet skatt har Vy-konsernet utarbeidet en egen skattepolicy, som er inkludert i årsrapporten (s. 201), og det vises også til konsernets skattenote for ytterligere informasjon (s. 166). Videre er det etablert e-kurs om våre etiske retningslinjer, hvor forholdet til konkurranselovgivning er innarbeidet. De etiske retningslinjene inngår som en del av arbeidsavtalen.

Taksonomi indikatorer

I henhold til taksonomiforordningens artikkel 8 skal det rapporteres på tre KPI-er. Dette er driftsinntekter, investeringer og driftskostnader. I rapporteringen skal det blant annet presenteres hvor stor andel av de omfattede aktivitetene som er vurdert som miljømessig bærekraftig, samt utvikling fra fjoråret. Det er for Vy-konsernet valgt å rapportere på de nye malene fra EU-kommisjonen fra og med rapporteringsåret 2025.

Ved rapportering benyttes Vy-konsernets årsregnskap og tilhørende noter som grunnlag. Fordelingsnøkler anvendes i stor grad for bussvirksomheten (6.3) og i noen grad for godsvirksomheten (6.2) for å skille mellom hva som er miljømessig bærekraftige og ikke. Alle kjøretøy vurderes årlig mot tekniske kriterier, og resultatene danner blant annet fordelingsnøkler per anbudskontrakt i buss, samt totalt for den kommersielle bussvirksomheten. KPI-beregningene kobler deretter fordelingsnøkler med regnskapstall spesifisert for den enkelte busskontrakt. For norsk bussvirksomhet er dekkdata kun tilgjengelig per kontrakt, og det forutsettes at dekk som oppfyller tekniske kriterier fordeles proporsjonalt mellom taksonomiforenlige og øvrige busser ved beregning av fordelingsnøkler. Fra og med 2026 vil dekkinformasjon rapporteres per buss. Videre vektet alle busser likt i fordelingsnøkkelen, uavhengig av kjørelengde eller antall passasjerer. For godsvirksomheten (6.2) benyttes fordelingsnøkler på strekninger hvor det brukes en kombinasjon av lokomotiver som oppfyller, og ikke oppfyller, de tekniske vurderingskriteriene.

Risikoen for dobbeltregning ved beregning av KPI-er vurderes som lav i 2025, ettersom konsernet kun har

identifisert vesentlig bidrag til miljømål en «Begrensning av klimaendringer». For totalen (nevneren) som benyttes i rapporteringen, gjennomføres avstemminger mot konsoliderte tall for å avdekke eventuell dobbeltregning, manglende eliminering av internhandel og lignende forhold.

Driftsinntekter

Ved rapportering av taksonomirelevante driftsinntekter er det tatt utgangspunkt i konsernets «totale driftsinntekter» slik disse fremgår av konsernets resultatregnskap (nevner). For aktiviteter omfattet av taksonomien består nevneren hovedsakelig av inntekter fra kontrakter med kunder. Dette inkluderer billettinntekter fra reisende og offentlige kjøp av persontogtjenester samt inntekt fra oppdragsgiver i bussanbud. Driftsinntekter knyttet til aktiviteter som ikke er omfattet av taksonomien relaterer seg primært til salg av verkstedtjenester i Team Verksted-kjeden i første halvår, samt andre driftsinntekter i konsernets forretningsområder. Ved allokering av driftsinntekter til telleren for omfattede aktiviteter benyttes fordelingsnøkler for aktivitetene 6.3 og 6.2. I tillegg anvendes egne fordelingsnøkler ved allokering av driftsinntekter til aktivitet 6.3 knyttet til avvikskjøring med buss for tog. Knyttet til aktivitet 6.1 benyttes det ikke fordelingsnøkler i Norge da alle togsettene er elektriske, mens det i Sverige benyttes nøkler for en kontrakt hvor det også kjøres med diesel. Det er ikke identifisert vesentlige inntekter som knytter seg til miljømessige og bærekraftige aktiviteter som utøves til internt forbruk.

Andelen driftsinntekter i konsernet fra vesentlige aktiviteter omfattet av EU-taksonomien er for regnskapsåret 2025 94 % (2024: 93 %). Driftsinntekter vurdert som miljømessig bærekraftig er i 2025 10 183 MNOK (49 %) mens de i 2024 var 10 453 MNOK (54 %). De miljømessige og bærekraftige inntektene kommer primært fra konsernets togvirksomhet (6.1). Innenfor denne aktiviteten øker de grønne inntektene fra fjoråret. Dette skyldes i stor grad Flytoget AS som ble en del av Vy-konsernet i 2025. Miljømessige og bærekraftige

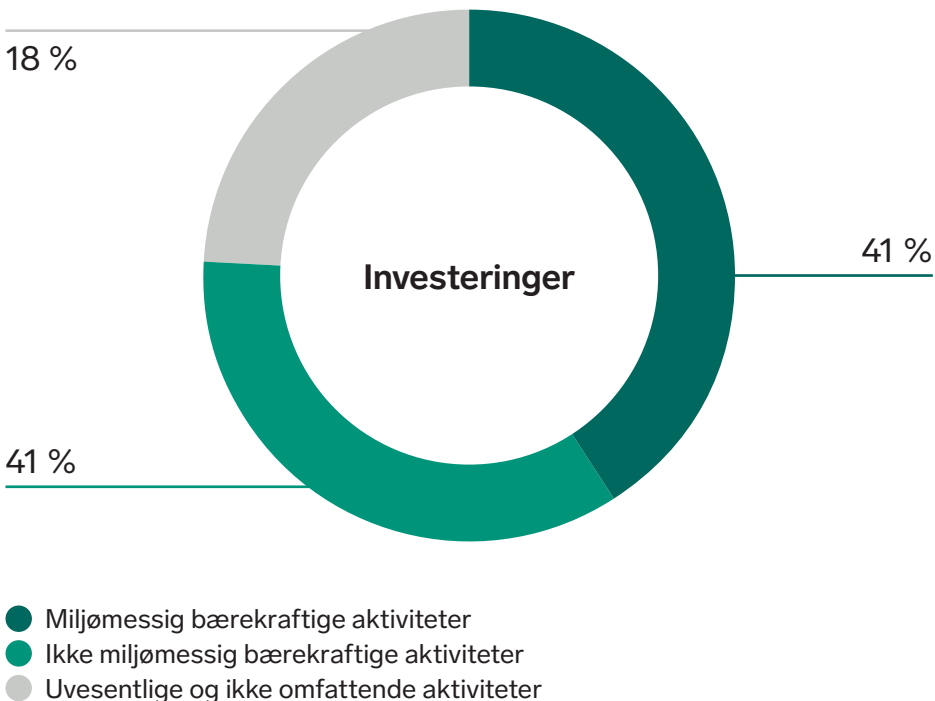
inntekter i konsernets bussvirksomhet (6.3) faller fra 2024 til 2025 som følge av endret tolkning av de tekniske kriteriene for dekk. Innenfor godsvirksomheten (6.2) er andelen miljømessig bærekraftige inntekter stabil.



Investeringer

Ved beregningen av KPI for investeringer er alle nyinvesteringer etter standardene IAS 16 varige driftsmidler, IAS 38 immaterielle eiendeler og IFRS 16 Leieforpliktelser inkludert, herunder tilganger av eiendeler i forbindelse med virksomhetssammenslutninger. Totale tilganger i varige driftsmidler, inkludert tilganger av bruksrettseiendeler etter IFRS 16, fremkommer i årsregnskapets note 7 «Varige driftsmidler». For totale tilganger i immaterielle eiendeler vises det til note 9 «Immaterielle eiendeler». Av de totale taksonomirelevante investeringene er det kun investeringer som knytter seg til miljømessig bærekraftige aktiviteter som rapporteres som dette (teller). Det er i 2025 ikke inkludert investeringsbeløp i CapEx-planer, dvs. planer for å utvide allerede eksisterende miljømessige bærekraftige aktiviteter eller gjøre andre omfattede aktiviteter miljømessig bærekraftig. Vurdering av hvilke investeringer som er miljømessig bærekraftig er til dels gjort per eiendel eller ved

å gruppere like eiendeler. Alle investeringer som er vurdert som miljømessig bærekraftig i 2025 er allokert til miljømål 1 «Begrensning av klimaendringer».

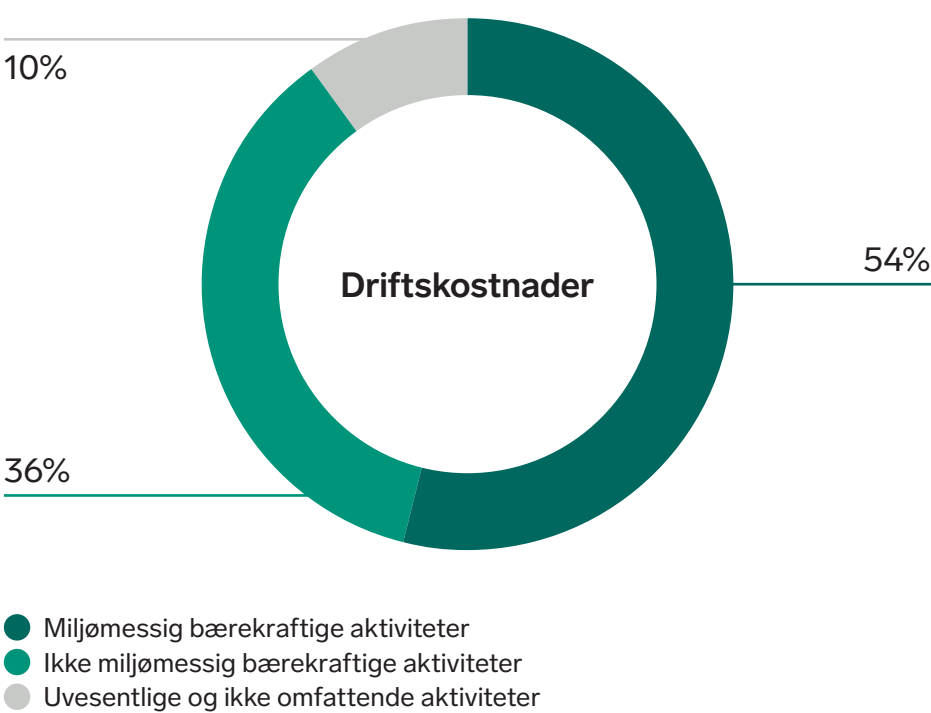


Andelen investeringer fra vesentlige aktiviteter omfattet av EU-taksonomien er i regnskapsåret 2025 82 % (2024: 87 %). Investeringer vurdert som miljømessig bærekraftig er i 2025 901 MNOK (41 %), mens de i 2024 var 1 120 MNOK (48 %). De miljømessige og bærekraftige investeringene i 2025 kommer primært fra togvirksomheten (6.1) og bussvirksomheten (6.3). Innenfor bussvirksomheten er en lavere andel av investeringer i elektriske busser vurdert som miljømessig bærekraftig i 2025 enn i 2024 på grunn av endret tolkning av de tekniske kriteriene for dekk. Innenfor togvirksomheten (6.1) består de miljømessige og bærekraftige investeringene i stor grad av Flytogets elektriske togsett.

Driftskostnader

Totale taksonomirelevante driftskostnader (nevner) inkluderer ikke aktiverte kostnader knyttet til forskning og utviklingsaktiviteter, renovasjon av bygninger, korttidsleie, reparasjon og vedlikehold og andre direkte kostnader knyttet til den daglige driften av varige driftsmidler som er nødvendig for å sikre at driftsmidlene skal fungere effektivt. Definisjonen av slike andre direkte kostnader i Vy-konsernet omfatter i hovedsak kostnader til dekk og renhold av eiendeler. For å identifisere de taksonomirelevante driftskostnadene er det tatt utgangspunkt i konsernkontoplanen, og de tilhørende kontobeskrivelsene. Av de taksonomirelevante driftskostnadene er det kun kostnader som knytter seg til miljømessig bærekraftige aktiviteter som rapporteres som dette (teller). Det er i 2025 ikke inkludert driftskostnader i CapEx-planer. De totale taksonomirelevante driftskostnadene i taksonomirapporteringen utgjør en andel av kostnadene rapportert i linjen «andre kostnader» og linjen «lønn og andre personalkostnader» i Vy-konsernets resultatregnskap. En stor andel av konsernets taksonomirelevante driftskostnader gjelder reparasjon og vedlikehold av konsernets kjøretøy, inkl. lønnskostnader fra konsernets egne verkstedlokasjoner. Det er ved rapportering av hvilke taksonomirelevante kostnader som er miljømessig bærekraftige benyttet kostnader per materielltype der dette er tilgjengelig eller det er benyttet fordelingsnøkler per kontrakt. Alle driftskostnader som er vurdert som miljømessig bærekraftig i 2025 er allokert til miljømål 1 «Begrensning av klimaendringer».

Andelen taksonomirelevante driftskostnader for vesentlige aktiviteter omfattet av EU-taksonomien er i regnskapsåret 2025 90 % (2024: 94 %). Taksonomirelevante driftskostnader vurdert som miljømessig bærekraftig er i 2025 1 593 MNOK (54 %), mens de i 2024 var 2 072 MNOK (65 %). Nedgangen i miljømessige bærekraftige driftskostnader skyldes delvis reduksjon i driftskostnader allokert til aktivitet 6.1. persontransport med tog. Dette knytter seg blant annet til avsluttede kontrakter i den svenske tog-virksomheten og reduksjon i andel FoU-kostnader allokert til aktiviteten. I



tillegg er det en nedgang i bussvirksomheten (6.1) som følge av endret tolkning av de tekniske kriteriene for dekk.

Oppsummering og videre arbeid

Årets taksonomirapportering viser at store deler av konsernets aktiviteter er omfattet av EU-taksonomien, samtidig som en stor andel også er miljømessig bærekraftig innenfor konsernets persontog- og godsvirksomhet. Vi vil i 2026 fortsette arbeidet med å øke rapporteringens presisjon ved og blant annet ta i bruk dekkdata per buss. Årets rapportering er basert på tolkning av taksonomiforordningen med tilhørende delegerede rettsakter som foreligger ved utgangen av 2025. Vi følger med på den videre utviklingen av rammeverket, og vil gjøre endringer i rapporteringen når dette er nødvendig.

KPI- tabeller for EU taksonomi

Oppsummert

Regnskapsår:	2025				Splitt per miljømål for miljømessig bærekraftige aktiviteter										
KPI	Total	Andel av taksonomi omfattede aktiviteter	Miljømessig bærekraftige aktiviteter	Andel miljømessig bærekraftige aktiviteter	Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer	Andel muliggjørende aktiviteter	Andel av omstillingsaktiviteter	Andel uvesentlig aktiviteter ikke vurdert	Miljømessig bærekraftige aktiviteter 2024	Andel miljømessig bærekraftige aktiviteter 2024
Tekst	MNOK	%	NOK	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	MNOK	%
Driftsinntekter	20,604	94%	10,183	49%	49%	0%					0%	3%	1%	10,453	54%
Investeringer	2,207	82%	901	41%	41%	0%					0%	0%	7%	1,120	48%
Driftskostnader	2,969	90%	1,593	54%	54%	0%					0%	3%	8%	2,072	65%

Driftsinntekter

KPI:	Driftsinntekter												
Regnskapsår:	2025												
Økonomiske aktiviteter	Koder	Andel taksonomiomfattede driftsinntekter	Miljømessig bærekraftige driftsinntekter	Andel miljømessig bærekraftige driftsinntekter	Miljømål for miljømessig bærekraftige aktiviteter						Mulig-gjørend e aktivitet	Omstillings-aktivitet	Andel av miljømessig bærekraftig driftsinntekt av omfattet.
					Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer			
Tekst		%	MNOK	%	%	%	%	%	%	%	E hvis aktuelt	T hvis aktuelt	%
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1, CCA 6.1	41%	8,512	41%	41%	0%							100%
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2, CCA 6.2	6%	1,058	5%	5%	0%						Delvis T	83%
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3, CCA 6.3	46%	612	3%	3%	0%						Delvis T	7%
Sum miljømessig bærekraftige driftsinntekter per mål					49%	0%							
Totale driftsinntekter		94%	10,183	49%							0%	3%	53%

KPI- tabeller for EU taksonomi

Investeringer

KPI:	investeringer												
Regnskapsår:	2025												
Økonomiske aktiviteter	Koder	Andel taksoniomfattede investeringer	Miljømessig bærekraftige investeringer	Miljømessig bærekraftige investeringer	Miljømål for miljømessig bærekraftige aktiviteter						Mulig-gjørende aktivitet	Omstillings-aktivitet	Andel av miljømessig bærekraftige investeringer av omfattet.
					Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer			
Tekst		%	MNOK	%	%	%	%	%	%	%	E hvis aktuelt	T hvis aktuelt	%
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1, CCA 6.1	14 %	318	14 %	14 %	0 %							100 %
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2, CCA 6.2	1 %	6	0 %	0 %	0 %						T	36 %
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3, CCA 6.3	61 %	577	26 %	26 %	0 %						Delvis T	43 %
6.15 Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport	CCM 6.15	6 %	-	0 %	0 %						E		0 %
Sum miljømessig bærekraftige driftsinntekter per mål				41 %	0 %								
Totale investeringer		82 %	901	41 %							0 %	0 %	50 %

Driftskostnader

KPI:	Driftskostnader												
Regnskapsår:	2025												
Økonomiske aktiviteter	Koder	Andel taksoniomfattede driftskostnader	Miljømessig bærekraftige driftskostnader	Andel miljømessig bærekraftige driftskostnader	Miljømål for miljømessig bærekraftige aktiviteter						Mulig-gjørende aktivitet	Omstillings-aktivitet	Andel av miljømessig bærekraftige driftskostnader av omfattet.
					Begrensning av klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Vann- og havressurser	Sirkulær økonomi	Forurensning	Biologisk mangfold og økosystemer			
Tekst		%	MNOK	%	%	%	%	%	%	%	E hvis aktuelt	T hvis aktuelt	%
6.1 Passenger interurban rail transport	CCM 6.1, CCA 6.1	46%	1,363	46%	46%	0%							100%
6.2 Freight rail transport	CCM 6.2, CCA 6.2	7%	151	5%	5%	0%						Delvis T	75%
6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3, CCA 6.3	37%	79	3%	3%	0%						Delvis T	7%
Sum miljømessig bærekraftige driftsinntekter per mål					54%	0%							
Totale driftskostnader		90%	1,593	54%							0%	3%	60%

E2 Forurensning

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

Vy bidrar til luftforurensning hovedsakelig gjennom forbrenning av fossilt drivstoff og utslipp av mikroplast fra kjøretøyenes dekk. Dette gjelder særlig bussdriften, som slipper ut nitrogenoksider (NOx), svoveloksider (SOx), svevestøv (PM) og mikroplast fra dekk- og veislitasje. Mikroplast fra bildekk er den største kilden til plastforurensning i Norge, og estimerer viser at dekkslitasje alene står for rundt 85 % av mikroplastutslippet fra vei.

Luftforurensning kan gi alvorlige helseproblemer, bidra til sur nedbør som skader naturen, og spre miljøgifter som polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH), klorerte

parafiner, tungmetaller, sink og ftalater. Mikroplastpartikler kan skylles ut i vannveier og hav, tas opp av organismer og forstyrre næringskjeder, med negative konsekvenser for dyreliv og marine økosystemer.

Overgangen til elektriske busser fjerner luftforurensning fra eksospotten og forbedrer lokal luftkvalitet. Samtidig kan elbusser, som ofte er tyngre enn dieselbusser, føre til mer partikkelutslipp fra veibanen. Vy jobber aktivt med å styrke kunnskapen om hvordan mikroplast fra dekk- og veislitasje påvirker miljøet for å kunne vurdere flere tiltak som kan redusere belastningen ytterligere.



Vesentlige tema og undertema

Forurensning av luft:

Negativ påvirkning (EO)

- Luftforurensning fra kjøretøy som PM (svevestøv), NOx (nitrogenoksider), SOx (svoveloksider), CO (karbonmonoksid) og VOCs (flyktige organiske forbindelser)

Mikroplast:

Negativ påvirkning (EO)

- Forurensning fra partikler fra dekk- og veislitasje (mikroplast)

Vår tilnærming og retningslinjer

Vys påvirkning, risikoer og muligheter som følge av utslipp er vurdert i vesentlighetsanalysen vår, se «IRO -1 Prosess for å identifisere og vurdere vesentlige bærekraft tema» for mer informasjon.

E2-1 Retningslinjer

Vy har etablert klare retningslinjer, mål og tiltak for å redusere klimagassutslipp gjennom konsernets klimaomstillingsplan. Dette påvirker også lokal luftforurensning gjennom elektrifisering av bussparken.

Som en del av vår klimaomstillingsplan skal fossildrevne busser fases ut mot 2030 og 2050, og det stilles tydelige miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy. Alle busskontrakter krever i dag bruk av kjøretøy med nyeste Euroklasse-teknologi (Euro 6), gass eller elektrisk drift. Med Euro 6-teknologi reduseres NOx-utslippene med cirka 97 % sammenlignet med Euro 5-teknologi, ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt.

Gjennom avtalen med dekkleverandøren benyttes et digitalt flåtestyringssystem for å måle og dokumentere mønsterdybde, lufttrykk og kjørelengde på hvert enkelt kjøretøy. Dette gir et solid statistisk grunnlag for å optimalisere dekkkonfigurasjon og gir kontinuerlig oversikt over hjulenes tilstand. Systemet brukes aktivt til å overvåke dekkslitasje og planlegge nødvendige dekkskift, slik at vedlikehold kan gjennomføres effektivt og til rett tid, noe som igjen reduserer utslipp fra dekkslitasje til naturen.

I henhold til dekkavtalen forplikter leverandøren seg også til å arbeide systematisk for å redusere klimagassutslipp, miljørisiko og andre klima- og miljøutfordringer, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

E2-2 Tiltak

Virksomhetsledere har ansvar for å integrere bærekraft og samfunnsansvar i den daglige driften, inkludert forurensning, og for å gjennomføre utslippsreduserende tiltak. Dette innebærer å følge konsernfelles mål og handlingsplaner for utslippsreduksjon, sikre at miljøkrav ivaretas i alle anskaffelser, og rapportere fremdrift gjennom KPI-er og business reviews. Innkjøpsfunksjonen støtter omstillingen ved å stille krav om gradvis flere fossilfrie energikilder i relevante offentlige anskaffelser, for eksempel avtaler for buss for tog.

Utslipp til luft

Luftforurensning i Vy oppstår hovedsakelig gjennom egne driftsaktiviteter, særlig bussdrift. Klimaomstillingsplanen bidrar til å redusere denne påvirkningen mot 2030 og 2050 ved å elektrifisere busstilbudet vårt.

Både i dieselanbud som Vy buss deltar i, samt i egne anbud for «buss for tog» stilles det krav til teknologi, som elektriske busser eller nyeste Euroklasse-teknologi. Vi gjennomfører også systematisk opplæring av sjåfører i klima- og miljøeffektiv kjøring. 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.

Gjennom vår egen avtale for «buss for tog» er miljø- og klimahensyn ivaretatt gjennom strenge minstekrav i kontrakten, blant annet EURO 6-standard. Bussmarkedet kan foreløpig ikke levere el-busser i nødvendig omfang, men for å stimulere til grønnere løsninger tilbyr vi et

påslag på kilometergodtgjørelse ved bruk av el-busser der dette er mulig.

For informasjon om forventede investeringer til kjøp av elektriske busser, se «Finansielle effekter av klimaomstillingsplanen» under E1-1 Vygruppens klimaomstillingsplan.

Partikler fra dekk- og veislitasje (mikroplast)

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.

I tråd med anbefalingene over, benytter vi oss hvert år av flere tiltak for å redusere mikroplast fra dekkslitasje:

- Bruk av høykvalitetsdekk: Vi 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 partikler
- Regelmessig sjekk og vedlikehold: Føreren har ansvar for å kontrollere dekkene før hver tur. Vy gjennomfører jevnlig vedlikehold og service, der visuell inspeksjon av dekk inngår for å oppdage slitasje tidlig. Ved påvist skjev dekkslitasje justeres hjulstillingen for å redusere unødvendig slitasje og forlenge dekkenes levetid
- Kjørestil og opplæring av sjåfører: Vi har et omfattende opplæringsprogram for bussjåfører med særlig fokus på miljøeffektiv kjøring. Gjennom systemstøtte og praktisk opplæring lærer sjåførene å unngå kraftig akselerasjon og bremsing, noe som reduserer både dekkslitasje og utslipp fra veibanen. Målet er å fremme en jevn og trygg kjørestil som bidrar til lavere energiforbruk og mindre mikroplastutslipp.
- Piggfrie vinterdekk: Vi bruker piggfrie vinterdekk der det er mulig i stedet for piggdekk. Dette bidrar til å redusere mikroplastutslipp ved å minimere slitasje

- på asfalt, som ellers frigjør små partikler fra både vei og dekk
- Riktig dekktrykk: Ved oppstart av hver tur skal bussjåføren gjennomføre en visuell kontroll av dekkene, inkludert vurdering av slitasje og kontroll av lufttrykk. Korrekt dekktrykk er avgjørende for trafikk sikkerhet, drivstoffeffektivitet og for å redusere mikroplastutslipp, ettersom lavt trykk gir økt friksjon og slitasje. Nyere busser er utstyrt med automatisk varsling ved avvik i dekktrykk. Dersom feil oppdages, skal sjåføren enten utbedre dette selv eller registrere avviket i rapporteringsverktøyet slik at det håndteres videre.
 - Samarbeid med produsenter: Vi oppfordrer våre dekkleverandører til å fortsette å utvikle mer bærekraftige dekk løsninger gjennom dialog med dem.

Vy buss sitt miljøstyringssystem inneholder dokumenter som sikrer tydelige roller og ansvar, styring, kontroll, planlegging og forbedring knyttet til tiltakene over. Teknisk Direktør i buss har hovedansvaret for at tiltakene følges, mens linjeledelsen har ansvar for å gjennomføre aktivitetene. Trafikk sikkerhet, kvalitet og miljødirektør gjennomfører stikkprøvekontroller i form av revisjoner mm.

E2-3 Mål

Overgangen til elektriske busser bidrar til bedre luftkvalitet og lavere lokal luftforurensning og målene i klimaomstillingsplanen vår fungerer som indirekte mål for redusert luftforurensning. Se kapittel E1 for nærmere informasjon om våre klimamål, samt mål knyttet til kjørestil, tomgangskjøring og drivstofforbruk på buss.

Mål for kjørestil er også relevant for mikroplast, ettersom god kjørestil reduserer dekkslitasje og dermed utslipp av mikroplast fra dekk og vei. Vi har per i dag ingen direkte mål for reduksjon av luftforurensning eller mikroplast, men tema påvirkes av øvrige miljømål som eks. kjørestilsutslag.

Utover egen drift vil økt bruk av kollektivtransport, både buss og tog, bidra til å redusere lokal luftforurensning og mikroplastutslipp i samfunnet totalt sett. Når flere velger å reise kollektivt fremfor med privatbil, og når gods fraktes på skinner i stedet for med lastebil, blir det færre kjøretøy på veiene som både reduserer eksosutslipp og dekkslitasje betraktelig.

E2-4 Tabeller

Utslipp til luft	2021	2022	2023	2024	2025	Enhet
Nitrogenoksider (Nox) ¹	483,8	486,7	491,0	177,6	126,8	tonn NO2-eq
Svoveloksid (Sox) ¹	0,64	0,73	0,73	1,23	1,19	tonn Sox
Svevestøv (PM) ¹	2,69	3,01	3,02	5,21	3,92	Tonn PM
Persistent organic pollutants (POP)	Informasjon utilgjengelig					
Volatile organic compounds (VOC)	Informasjon utilgjengelig					
Hazardous air pollutants (HAP)	Informasjon utilgjengelig					
Karbonmonoksid (CO) Kullos ²	Historisk data ikke tilgjengelig			268,917958	252	tonn
Kjølemiddel (HFC134a) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			1,6689	1,36	tonn
Ammoniakk (NH3) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			1,123219727	1,08	tonn
Flyktige organiske forbindelser unntatt metan (NMVOC) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			11,03201895	9,2	tonn
Arsen og forbindelser (som As) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			7,97215E-06	0,000	tonn
Kadmium og forbindelser (som Cd) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,000693577	0,001	tonn
Krom og forbindelser (som Cr) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,00239164	0,002	tonn
Kobber og forbindelser (som Cu) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,001690094	0,002	tonn
Kvikksølv og forbindelser (som Hg) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,000422524	0,000	tonn
Nikkel og forbindelser (som Ni) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,000701548	0,001	tonn
Bly og forbindelser (som Pb) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,004153488	0,004	tonn
Sink og forbindelser (som Zn) ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,128173917	0,126	tonn
Bensen ²	Historisk data ikke tilgjengelig			0,009506845	0,008	tonn
Polysykliske aromatiske hydrokarboner ² (PAH)	Historisk data ikke tilgjengelig			0,006234214	0,006	tonn

¹Beregningsmetode for NOx, SOx and PM ble oppdatert i 2024
²Utslippene ble beregnet for første gang i 2024 og historisk data er ikke tilgjengelig

Vi har ingen nøyaktig beregning på mikroplastforurensning som følge av dekkslitasje, men rapporten “Wear and Tear of Tyres: A Stealthy Source of Microplastics in the Environment” viser til at busser i Sverige har et utslipp på 700 mg per kjørte kilometer. I 2025 kjørte vi 223,4 millioner kilometer for Vy buss totalt som tilsvarer ca. 156,4 tonn mikroplast.

	2024	2025
Mikroplastforurensning fra dekkslittasje (tonn)	149,3	156,4

Tallet for 2024 er oppdatert etter at vi har gått bort ifra dekkleverandørens egne tall som viste lavere utslipp per km kjørt enn forskningsartikkelen.

Det har ikke vært noen store utslippsulykker for Vy i 2025.



E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

Vy har gjennom sin doble vesentlighetsanalyse identifisert E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi som et vesentlig bærekraftstema, gjennom undertemaet forbruk av jomfruelige og kritiske råvarer (CRMs) som nikkel, kobolt, litium og kobber i oppstrøms verdikjede. Her er det først og fremst bruk av råvarer i batteri og elektronikk i elektriske busser som er driveren.

Vy 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. En vesentlig inngående ressurs for å drive dette er kjøretøy i form av tog. Forretningsmodellen knyttet til drift av tog- og bussanbud som er begrenset i tid medfører at tog og busser i hovedsak er leiet/leaset for en begrenset tidsperiode, og blir levert tilbake til eier ved slutten av kontraktsperioden.

Vy blir gjennom kontraktene med Jernbanedirektoratet for drift av trafikkpakker, slik som på Østlandet, tildelt togsett som leies av Norske Tog AS, og togene leveres tilbake ved kontraktslutt. Vy har ingen formell påvirkning når det gjelder anskaffelse og avhending/skroting av disse togene. Produksjon av togsett krever bruk av gjenvinnbare materialer slik som stål og aluminium. I tillegg krever oppgraderinger og modifikasjoner av tog en rekke materialer. Norske Tog AS gjennomfører flere aktiviteter og tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger og risikoer knyttet til ressursbruk og sirkulær økonomi.

Vy driver rutetrafikk med buss i kontrakter i hovedsak inngått med fylkeskommunale kollektivtransportselskap slik som Ruter og Brakar. Oppdragsgiverne utlyser nå i større grad kontrakter som medfører anskaffelse og drift av el-busser, og krever at anbudsgiver slik som Vy anskaffer bussene. Disse består i stor grad av fornybare materialer, som stål og aluminium, men også av materialer som ikke kan gjenbrukes,

og batterier og elektronikk som inneholder bl.a. nikkel, kobolt, litium og kobber.

Levetiden på bussene er normalt lengre enn lengden på bussanbudene, og som regel selges bussen etter at anbudskontrakten er avsluttet. Vy har per i dag ikke direkte kontroll med hva som skjer med bussen etter salg og ved endelig skroting.



Vesentlige tema og undertema

Tilførsel av ressurser, inkludert ressursbruk:

Negativ påvirkning oppstrøm (VK)

- Forbruk av jomfruelige og kritiske råvarer (CRMs) som nikkel, kobolt, litium, kobber

E5-1 Retningslinjer for ressursbruk og sirkulær økonomi

Vy har etablert en rekke konsernfelles retningslinjer for å styre selskapets arbeid med ressursbruk og sirkulær økonomi. De viktigste er:

- Bærekraft og samfunnsansvar i Vy
- Policy for Vygruppens anskaffelser
- Etske krav til leverandører
- Konsernpolicy for avfallshåndtering

Retningslinjen for Bærekraft og samfunnsansvar i Vy setter krav til at 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.

For å løfte konsernets arbeid med bærekraft og sikre en felles systematikk, satses det på felles kvalitetsstandarder. Vy sine virksomheter innen tog, buss og godstog er sertifisert i henhold til miljøstandarden ISO 14001.

Policy for Vygruppens anskaffelser fastsetter hovedprinsippene som skal legges til grunn for konsernets anskaffelsespraksis, og hvor ett av hovedprinsippene er at Vygruppen skal ivareta sitt samfunnsansvar i alle anskaffelser. Blant annet fremkommer det at miljømessige forhold skal ivaretas ved å stille krav til ressursbruk og miljøpåvirkning.

Vygruppen anser etisk og ansvarlig opptreden som forpliktende for hele Vygruppen, og jobber for å ha en bærekraftig forretningspraksis som respekterer mennesker, dyr, samfunn og miljø. Formålet med Vygruppens etiske krav til leverandører er å sikre at alle som leverer varer og tjenester til konsernet har et tilsvarende bevisst og forpliktende forhold til dette. Våre leverandører og samarbeidspartnere skal arbeide målrettet og systematisk for etterlevelse av disse kravene, og vise vilje og evne til kontinuerlig forbedring.

Leverandøren skal sørge for minst mulig negativ miljøpåvirkning i hele verdikjeden, og skal overholde relevante nasjonale og internasjonale miljøstandarder. Leverandøren skal aktivt arbeide for å minimere klimagassutslipp og lokal forurensing, bruk av skadelige kjemikalier, sprøytemidler, miljørisiko og andre klima- og miljøutfordringer knyttet til egen virksomhet og i leverandørkjeden. Kravene gjelder alle leverandører og deres underleverandører, og utgjør en del av Vygruppens kontrakt med leverandørene.

I vår konsernpolicy for avfallshåndtering i Vy har vi en nullvisjon for skade på miljøet ved å blant annet ta i bruk avfallshierarkiet (avfallspyramiden) og bevege oss i retning av en sirkulær økonomi. Målet er først og fremst å produsere så lite avfall som mulig i vår virksomhet, og deretter å gjenbruke eller resirkulere avfallet. Dersom dette ikke er mulig, skal vi sørge for trygg deponering for å unngå negative effekter på mennesker og miljø. Vy ønsker å stadig finne nye gjenbruksmuligheter og øke kildesorteringsgraden, samt redusere mengden farlig avfall og kjemikaliebruk.

Ved anskaffelser og utfasing/avhending skal vi se hen til avfallspyramiden og vurdere sirkulære løsninger der det kan være aktuelt. I avtaler med leverandører skal det inkluderes krav til avfallshåndtering der dette er relevant, og vi skal forsikre oss om at de leverer som avtalt og i tråd med denne policyen.

Våre konsernfelles retningslinjer gjelder for alle forretningsområder og geografiske områder i vår virksomhet. Våre Etske krav til leverandører er en integrert del av alle inngåtte leverandøravtaler.

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

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

Anskaffelser:

Vy har etablert en konsernfelles innkjøpsavdeling. Avdelingen har spisskompetanse innen anskaffelser og kontraktsoppfølging, samt ivaretagelse av bærekraft i anskaffelser.

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.

Det er særlig i anskaffelsesprosessen at ressurs hensyn og sirkulær økonomi kan ivaretas best, men det følges også opp etter at kontrakt er inngått. Det gjennomføres årlig en overordnet kartlegging av anskaffelsesporteføljen, og hvor de anskaffelser med betydning for bærekraft merkes for særlig oppfølging. I de tilfeller hvor anskaffelsen er merket med høy risiko knyttet til bærekraft, vil også innkjøpsrådgiver bærekraft delta i det tverrfaglige teamet. I disse tilfellene blir det stilt krav både til produktet som skal kjøpes inn, men også til leverandørens rutiner og systemer for å ivareta bærekraft i egen virksomhet, blant annet avhendings- og avfallsrutiner.

Når det gjelder kjøretøy er det først og fremst anskaffelse av busser til kollektivtransport i anbud og ekspressbussruter samt godstog det arbeides med. Det settes spesifikke krav til miljø i konkurransegrunnlaget for anskaffelsen, og vi utfører oppfølging av leverandørene gjennom møter, egenmeldinger og om nødvendig eksterne vurderinger.

Våre persontog leases via Norske Tog AS, som har sine egne tiltak, ressurser og prosesser for anskaffelse, vedlikehold og avhending av tog. Ansvarsforholdet mellom Vy som leietaker og Norske Tog AS som eier av togene er spesifisert i kontrakt, og Vy har ingen formell myndighet når det gjelder anskaffelse og avhending av persontog.

Egen virksomhet

Vedlikehold av tog gjennomføres av underleverandører, som iht. avtale gjennomfører forebyggende og korrigerende vedlikehold, inkludert reparasjon av mekaniske, elektriske og elektroniske komponenter. Vedlikehold og gjenbruk av komponenter bidrar til større grad av resirkularitet og operativitet samt forlengelse av togenes levetid.

Vedlikehold av busser gjennomføres i hovedsak i våre egne depoter og verksted, men også ved bruk av underleverandører. Levetiden for slitebanen for dekk er ca. 1 år for busser. Slitte dekk blir som regel regummiert hvis stammens tilstand tillater det.

Vy har inngått en konsernrammeavtale med Norsk Gjenvinning (NG) som hovedleverandør for avfallshåndtering. Avtalen dekker både utelokasjoner og kontorbygg. Den omfatter bestilling av makuleringsdunker, containere til ulike avfallstyper og containere for resirkulering av tekstiler. I tillegg gir avtalen tilgang til rådgivningstjenester for å redusere avfall og kostnader, og inkluderer CO2-rapportering og nullutslippsleveranser. Bane NOR er også med i denne avtalen, noe som forenkler avhending av avfall på buss- og toglokasjoner.

Avtalen omfatter også prøvetaking av avløpsvann fra oljeutskillere og årsrapportering, hvor Norsk Gjenvinning tar vannprøver som analyseres for oljeholdig avløpsvann.

E5-3 Mål relatert til ressursbruk og sirkulær økonomi

For våre leasede persontog har vi ikke satt egne spesifikke mål relatert til ressursbruk og sirkulær økonomi, da slike mål settes av eier av togene, Norske Tog AS. Togene skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og Norske Tog opplyser at de har mål om en gjenbruksandel på 90% ved avhending av tog. For 2024 var gjenbruksandelen på 84 prosent.

For våre busser har vi ikke satt egne spesifikke mål relatert til ressursbruk og sirkulær økonomi, da våre oppdragsgivere for bussanbud som regel setter spesifikke mål for miljø og bærekraft i kontrakten og for bussene som skal brukes. Disse målene varierer fra kontrakt til kontrakt. Typiske mål er type drift (elektrisitet/biodrivstoff/fossilt brensel), og menneskerettigheter i produksjon av bussene.

Ved avslutning av busskontraktene blir bussene som regel videresolgt til videre bruk, slik at gjenbruksandelen er nær 100 prosent.

For batterier setter den nye EU-batteriforordningen omfattende krav til produsenter og importører for å sikre bærekraftige batterier gjennom hele livssyklusen. Forordningen krever at produsenter dokumenterer karbonfotavtrykk for visse batterikategorier og gradvis øker innholdet av resirkulerte materialer som kobolt, litium, nikkel og bly. Batterier må oppfylle krav til ytelse, holdbarhet og sikkerhet, og portable batterier skal være konstruert slik at de enkelt kan skiftes ut av sluttbruker. Produsenter og importører får også et utvidet produsentansvar for innsamling og resirkulering av brukte batterier, samt plikt til å etablere effektive returordninger. I tillegg må større aktører gjennomføre aktsomhetsvurderinger for råvareutvinning og leverandørkjeder for å sikre at sosiale og miljømessige hensyn ivaretas. Kravene fases inn over tid: digitalt batteripass innføres i 2027, og full oppfyllelse av krav til resirkulert innhold forventes innen 2030–2031.

E5-4 Inngående (oppstrøms) ressurser i verdikjeden

Hovedmengden av våre inngående (oppstrøms) nøkkelressurser/materialer er innenfor disse kategoriene:

- Vedlikeholdstjenester (materialer og deler)
- Avvikstransport
- Arbeidsklær og uniform
- Busser
- Dekk

- Drivstoff
- Terminalutstyr
- IT-utstyr
- Persontog og godstog

Vi har idag ikke en systematisk måling av vekt innenfor alle disse kategoriene. Årlige anskaffelser av busser og tog vurderes til å være den del av verdikjeden som utgjør størst volum og vekt.

Anskaffelse av rullende matriell	Buss	Tog	Godstog	Total
Årets anskaffelse av nytt rullende matriell (kjøp/IFRS 16 lease) - tonn egenvekt	3 927	-	80	4 007
Årets anskaffelse av brukt rullende matriell (kjøp/IFRS 16 lease) - tonn egenvekt	-	5 278	-	5 278
Sum årets anskaffelser av rullende matriell i tonn	3 927	5 278	80	9 285
- Hvorav batterier for fremdrift i tonn	468	-	-	468
- Hvorav kritiske og strategiske råvarer i tonn	226,7	-	-	226,7
Andel kritiske og strategiske råvarer i prosent av årets anskaffelser	5,8%	-	-	2,4%
Andel anskaffelser av brukt rullende matriell i prosent av årets anskaffelser	-	100 %	-	57 %

Det er blitt anskaffet 23 tog i løpet av året, men en samlet vekt på 5 278 tonn. Det er anskaffet 192 busser i løpet av året, med en samlet totalvekt, basert på vognkort, på 3 927 tonn. Vekten på batteripakken, som inneholder jomfruelig og kritiske råvarer, vurderes til 468 tonn. Dette utgjør 5,8 prosent av totalvekten til anskaffede busser. 57 prosent av vekten av anskaffelse av rullende materiell er brukte tog (Flytogene). Forbruk av diesel for bussdrift og godstog har vært på 51 000 tonn i løpet av 2025.

S1 Egne ansatte

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

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 skape et trygt, rettferdig og inkluderende arbeidsmiljø som fremmer trivsel og utvikling. Forutsigbare lønns- og arbeidsforhold er nødvendig for å tiltrekke seg arbeidskraft, for trafiksikker drift og omdømme.

Vy opererer i et ansattintensivt marked, og har over 12.000 ansatte som blant annet kjører busser og tog, arbeider på terminaler og gir kundesupport.

Den norske regjeringen har vedtatt å slå sammen Vy og Flytoget for å styrke togtilbudet i det sentrale Østlandsområdet. Flytoget ble et datterselskap i Vy våren 2025 og har 356 ansatte. Arbeidet med opplæring og overføring av ansatte i ulike funksjoner er i løpet av 2025 igangsatt. Full integrering av selskapet er planlagt fra desember 2027 (R28).

I vesentlighetsanalysen på side 54 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)

- Ordnete arbeidsforhold og god kommunikasjon mellom ansatte, ledelse og fagforening

Helse, miljø og sikkerhet

Negativ påvirkning (EO)

- Helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen

Opplæring og kunnskapsutvikling

Risiko (EO)

- Mangel på arbeidskraft

Mulighet (EO)

- Være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker oss og utvikler kompetente og engasjerte medarbeidere

Mangfold og like muligheter

Positiv påvirkning (EO)

- Tilby en inkluderende og mangfoldig arbeidsplass

Den viktigste potensielle negative påvirkning for medarbeidere og arbeidsgiver er skader på våre ansatte i tjeneste, og andre arbeidsmiljørelaterte 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.

S1-1 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.

Vy har et kontinuerlig fokus på de helsemessige konsekvensene knyttet til turnusarbeid. Selskapet har 12 428 ansatte hvor nærmere 90% arbeider i turnus på tvers av alle forretningsområder. Det er derfor en prioritet for Vy å samarbeide tett med relevante fagforbund og deres tillitsvalgte for å sikre etterlevelse av arbeidsmiljølovens krav og gjeldende overenskomster. Vy arbeider aktivt med å håndtere belastningene som kan følge av ugunstige turnuser.

Vygruppen 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 konsernpolicy og retningslinjer for HMS i Vy rammene for arbeidet med å redusere negative påvirkninger i arbeidsmiljøet. HMS-erklæringen, konsernpolicy og tilhørende retningslinjer omfatter alle medarbeidere i konsernet.

HMS-erklæringen:

- Vår visjon er å unngå alvorlige skader eller dødsfall, 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 bærekraftig, 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. Alle ansatte i Vy skal ha mulighet til å være seg selv, uavhengig av kjønn, seksuell orientering, legning, religion, alder, etnisk tilhørighet eller kulturell bakgrunn. Vy legger stor vekt på at alle ansatte behandles med likeverd og respekt.

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. Mangfoldet av arbeidsstyrken i Vy speiler på mange måter befolkningen i Norge for øvrig.

I Vys konsernpolicy for ivaretagelse 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

S1-2 Involvering av ansatte

Det er etablert prosesser på konsernnivå og i alle nivåer i forretningsområdene i arbeidet med trygge arbeidsforhold og medvirkning. Vygruppen 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 samarbeidsfora, er ansatte representert i styrene i selskapene og i Vys konsernstyre. De beslutninger som tas i selskapenes styre, 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:

- Vygruppen AS – dette inkluderer togvirksomheten og konsernstabene og gjennomføres sentralt (SAMU) og lokalt (LAMU) ute i driften.
- CargoNet AS – for godsvirksomheten
- Vy Buss AS – for bussvirksomheten
- Flytoget AS
- Agilia AS

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 trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhet 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 (MTA). 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. Hendelser som er rapportert fra driften viser at 16 % av Vy sine ansatte har opplevd konflikter med reisende i løpet av året. I 2025 har det derfor vært gjennomført flere konflikthåndteringskurs for ansatte i buss og tog. Det er i tillegg lagt særskilt vekt på temaene mobbing, konflikthåndtering og trakassering i HMS 40-timers grunnkurset som ble gjennomført i 2025 for ledere, tillitsvalgte og verneombud.

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

S1-3 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, tillitsvalgtapparatet og vernetjenesten er bygget opp.

I de tilfeller der 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 Advokatfirmaet Arntzen Grette.

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.

S1-4 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 for 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 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. Vy er avhengig av at eksterne leverandører oppfyller sine kontraktsmessige forpliktelser for å sikre kontinuitet i driften. I 2025 oppsto det flere eksterne forhold som påvirket leveransene. Forsinkelsene knyttet til ombyggingen av Drammen stasjon sommeren 2025 og konsekvensene av endringer på verkstedene på Sundland i Drammen, resulterte i betydelige driftsmessige utfordringer

og ulemper for togkundene. Videre førte leirskredet på Nordlandsbanen 30. august til omfattende konsekvenser for godstransporten. Strekningen forventes å være stengt i flere måneder, og det er iverksatt omfattende tiltak og ressursallokering for å sikre omdirigering og transport av gods forbi den berørte strekningen. Slike situasjoner og hendelser påvirker forutsigbarheten i arbeidshverdagen til mange ansatte, og krever interne prosesser med godt samarbeid.

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
- I togvirksomheten ble det våren 2025 gjennomført samlinger for gruppeledere og drifts- og leveransesjefer med tema sykefraværsoppfølging

- 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.

Agilia har styrket sitt systematiske HMS-arbeid for å forebygge arbeidsrelaterte skader og redusere sykefravær. I løpet av høsten 2025 ble det etablert en ny, dedikert stilling som HMS-leder for å sikre økt fokus og kompetanse innen området. Samtidig ble vernetjenesten omorganisert for å legge til rette for et mer målrettet partssamarbeid, der medarbeiderne gis økt mulighet til medvirkning. Dette skjer blant annet gjennom forbedret rapportering av uønskede hendelser samt systematisk kartlegging og risikovurdering ved hver enkelt base.

For 2026 er det planlagt en helhetlig revisjon av risikovurderingene i Agilia for å sikre at tiltaksplanene reflekterer og forebygger de reelle belastningene innen klargjøring av tog, hovedsakelig opp mot ergonomiske, kjemiske og organisatoriske forhold.

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.

Arbeidsspråket i Vy er norsk eller svensk. 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 et kontinuerlig 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. I 2025 er det jobbet med å utvikle kommunikasjons-kort. Dette er et tiltak for å kommunisere

enklere fra driftssentralen til sjåførene.

Bussbransjen gjennomgår en betydelig utvikling knyttet til implementering av elektriske busser. For Vy Buss innebærer dette at en stadig større andel av medarbeiderne må ta i bruk ny teknologi i sitt daglige arbeid. Det er blant annet utviklet e-læringsprogrammer som gir sjåførene visuell og interaktiv opplæring i betjening av førerpanel, bruk av rullestolheis, dørstyring, førstehjelpsutstyr og tilsvarende funksjoner. En annen teknologisk nyvinning på elektriske busser er Onspot-kjetting, hvor sjåføren aktiverer systemet ved å trykke på en knapp i førerpanelet, hvorefter kjettingen automatisk senkes ned på hjulet.

Det gjennomføres strukturerte opplæringsprogrammer i forkant av hver anbudsoppstart med opplæring i nytt materiell og nye anbudskontrakter 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.

Nye initiativ for konsernfelles ledertrening og lederutvikling har vært igangsatt i 2025. Det er utarbeidet nytt basisprogram for gruppeledere og teamledere samt etablert prosess for lederutvikling gjennom ledergrupper. Ved årsslutt har om lag 140 ledere gjennomført første samling (av tre) i basisprogrammet. Ledergruppene i forretningsområdene tog og gods har startet opp med lederutvikling gjennom ledergrupper.

Fokus på ledertreningene er eksempelvis rolleforståelse, treffsikre tilbakemeldinger, konflikthåndtering og mangfoldsledelse. Målsetningen med lederutvikling gjennom ledergrupper er å legge til rette for individuell, kollektiv og organisatorisk vekst gjennom å utvikle effektive ledergrupper. 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 deltar aktivt i bussbransjens ulike initiativer for et felles løft for bussjåføryrket. Målet er blant annet at flere elever velger lærlingeløpet for å få fagbrev for buss.

- Det gjennomføres jevnlig ulike rekrutteringskampanjer, særskilt i bussvirksomheten
- Tog- og godsvirksomheten samarbeider med Jernbaneskolen om aspirantperiode for lokomotivførere som får sin yrkespraksis hos Vy
- Vy utdanner konduktører på sitt kompetansesenter i Drammen
- 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 lederevaluering- 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.

S1-5 Mål for å håndtere påvirkning, risikoer og muligheter

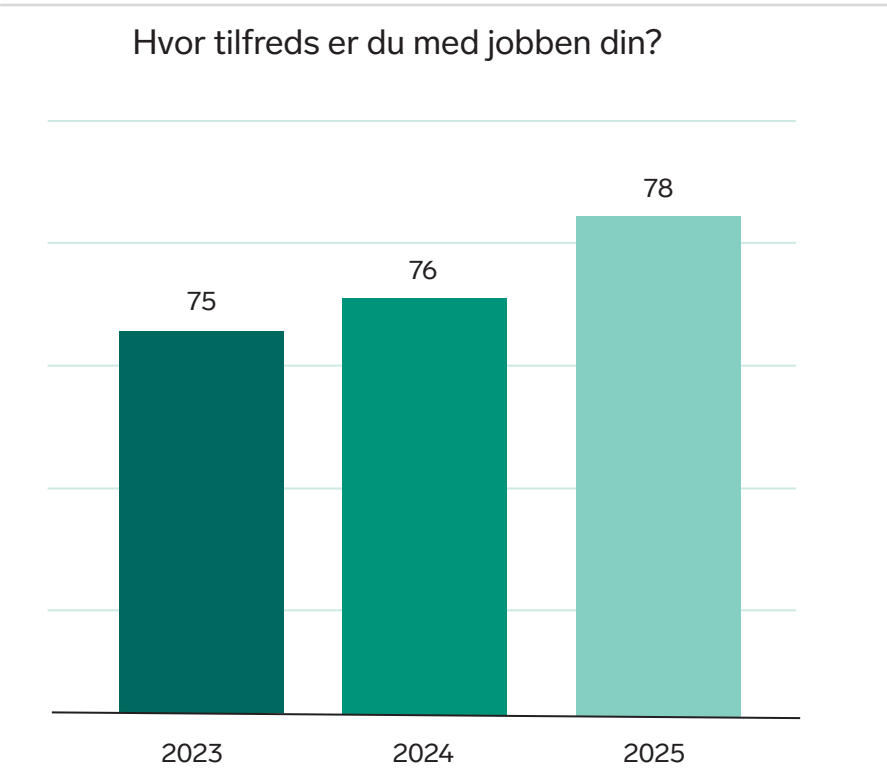
Strategiske og operasjonelle mål settes gjennom den årlige strategi-, mål- og planprosess (fem års perspektiv) og vedtas av konsernledelse og styre. Målene ovenfor gjelder for konsernet, og delmål utarbeides og vedtas for våre forretningsområder og deres underavdelinger. Oppnåelse måles og gjennomgås 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 målet på 6,4, og endte i år på 8,2. Dette er en nedgang fra i fjor, da resultatet ble 8,9. Mange av personskadene som medfører fravær kan knyttes til vinterproblematikk som medfører glatt underlag på terminaler, stasjoner og bussoppstillingsplasser med medfølgende fallskader. Sykefraværet viser en nedgang fra tidligere år, og endte på 7,6%. Reduksjonen på 0,2%-poeng gir et resultat som oppfyller målet som var satt for 2025. Kvinneandelen blant ledere er stabil, og ligger innenfor det målet konsernet har satt seg.

Medarbeiderundersøkelse gjennomføres årlig. Det måles på ulike hovedtemaer og nøkkelindikatorer. Indikatoren medarbeiderengasjement har gått frem med tre poeng for konsernet som helhet, fra 73 til 76 fra 2024 til 2025.

Flytogets medarbeiderundersøkelse gjennomføres med et noe annet spørsmålsbatteri enn resten av konsernet, men på samme plattform. Det måles derfor på et annet sett av indekser. På tross av en svak nedgang på noen av spørsmålene i Flytoget, er arbeidsgleden og engasjementet fortsatt høyt.

På tvers av alle virksomhetsområder, har medarbeidernes trivsel hatt denne positive utviklingen gjennom de siste tre år:



Enhet	Svarprosent	Engasjement	Antall svar
Vy totalt 2025	72% +2	76 +3	7874

Enhet	Svarprosent	Arbeidsglede	Lojalitet	Antall svar
Flytoget	91% -8	78 0	83 -2	320

S1-6/7 Kjennetegn ved virksomhetens egne ansatte

ESRS S1-6, S1-7	Kvinner	Menn	Sum	Norge	Sverige
Snitt antall fast ansatte	1 804	8 212	10 016	8 536	1 480
Snitt antall fulltidsansatte	1 477	7 206	8 683	7 320	1 363
Snitt antall deltidsansatte	636	3 109	3 745	3 008	737
Snitt antall midlertidig ansatte	310	2 102	2 412	1 792	620
Snitt antall ansatte uten garantert arbeidstid	260	2 006	2 266	1 693	573
Ansatte turnover	110	609	720	634	86
Årsverk fast ansatte	1 625	7 587	9 213	7 819	1 394
Årsverk fulltidsansatte	1 410	7 092	8 501	7 165	1 336
Årsverk deltidsansatte	319	1 378	1 697	1 327	370
Årsverk midlertidig ansatte	103	882	985	673	312
Årsverk ansatte uten garantert arbeidstid	95	837	932	634	298

Det er 17% kvinner i hele konsernet, og vi ser at den store overvekten av menn gjelder for alle forretningsområder og alle tilknytningsformer i arbeidsforholdet. Deltidsansatte finner vi først og fremst i bussvirksomheten, det samme gjelder midlertidige ansatte. Dette gjelder for buss i både Norge og Sverige. Tilkallingsavtaler for bussjåfører er en etablert tilknytningsform i bussbransjen og er regulert i tråd med arbeidsmiljøloven i de ansattes arbeidsavtaler. Kombinasjonen av deltid og midlertidighet forekommer også i togvirksomheten, noe blant togverter og salgs- og kundeveiledere i Flytoget AS og ellers i ansattegruppen kundeveiledere i Vygruppen AS og Vy Tog AS. Kundeveiledere i persontogvirksomheten stiller på arbeid ved avvik i togtrafikken for å veilede kundene til alternativ transport o.l.

S1-8 Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet

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.

Tariffavtale andel	Prosent
Vygruppen AS	90 %
Vy Tog AS	97 %
Flytoget AS	80 %
Vy Tåg AB	100 %
Vy Buss Norge	97 %
Vy Buss Sverige	100 %
CargoNet AS	93 %
Agilia AS	91 %
Minibuss 24-7	95 %
Vektet snitt	95 %

S1-9 Mangfoldsparameter

Gjennomsnittsalderen i konsernet er 49,6 år, noe som er høyere enn gjennomsnittsalderen i arbeidslivet i Norge. 40 % av de ansatte tilhører aldersgruppen over 55 år, sterkt påvirket av at bussbransjen preges av voksne, erfarne bussjåfører som er en stor andel av Vys ansatte. Utviklingen i gjennomsnittsalder fra 2022 til 2025 har vist en svakt fallende tendens fra 51 år i 2022. Bevissthet rundt å rekruttere yngre arbeidstakere i alle deler av organisasjonen har bl.a. medført en økning av antall ansatte under 35 år på

68% i samme periode. Balanse i alderssammensetning er ønskelig, og som tidligere beskrevet jobbes det aktiv med temaet i bussvirksomheten.

Antall ansatte	Kvinner	Menn	<30 år	30-50 år	>50 år
Styre	3	5	0	1	7
Konsernledelsen	3	6	0	1	8
Kontorpersonell	550	1025	132	744	699
Kjørende personale person- og godstog samt terminalarbeidere	755	2023	362	1616	800
Buss sjåfører	616	6716	188	2762	4382
Renhold og verksted	154	308	86	214	162

Andel ansatte	Kvinner	Menn	<30 år	30-50 år	>50 år
Styre	38 %	63 %	0 %	11 %	89 %
Konsernledelsen	33 %	67 %	0 %	11 %	89 %
Kontorpersonell	35 %	65 %	8 %	47 %	44 %
Kjørende personale person- og godstog samt terminalarbeidere	27 %	73 %	13 %	58 %	29 %
Buss sjåfører	8 %	92 %	3 %	38 %	60 %
Renhold og verksted	33 %	67 %	19 %	46 %	35 %

S1-10 Lønnsstatistikk

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.

S1-11 Sosialstønad

Lowverket i Norge, gjennom bl.a. Arbeidsmiljøloven, Lov om ferie og Lov om Folketrygd og tilsvarende lovgivning i Sverige,

regulerer både sykkelønnsordning, arbeidsledighetstrygd og foreldrepermisjon. Alle selskaper i Vy har inngått pensjonsavtaler for de ansatte og har forsikringsordninger som dekker yrkesskader og yrkessykdom.

S1-12 Personer med funksjonsnedsettelse

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

S1-13 Opplæring og kompetanseutvikling

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 som beskrevet tidligere, både som fysiske samlinger og med digitale opplæringsløsninger. Kjørende personal i tog- og godsvirksomheten er underlagt strenge forskriftskrav til jevnlig oppdatering knyttet til både trafiksikkerhet, strekning- 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

Snitt timer årlig opplæring	Kvinner	Menn
Administrativt personale	5	4
Kjørende personale tog	46	51
Kjørende personale gods	11	7
Sjåfører buss og renholdere buss	20	20
Terminal personale	1	1
Renholds- og teknisk personale tog	3	3

Kjørende personale i togvirksomheten gjennomfører et høyere antall opplæringstimer enn øvrige ansatte i selskapet. Dette skyldes hovedsakelig nye opplæringskrav som følge av innføringen av nytt signalanlegg (ERTMS).

Prosentandel som har gjennomført medarbeidersamtaler og lignende	Kvinner	Menn
Administrativt personale	64 %	73 %
Kjørende personale tog	60 %	52 %
Operativt personell gods	50 %	50 %
Sjåfører buss	62 %	62 %
Renholds- og teknisk personale tog	20 %	20 %

S1-14 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 føringar for jevnlig 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 trekraftkjøretøy 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 jevnlig helsekontroller enten hos vår bedriftshelsetjeneste eller i primærhelsetjenesten. Våre medarbeidere er ellers dekket av en god offentlig helsetjeneste.

	2025	2024	2023	2022	2021
Antall dødsfall medarbeidere	0	0	0	1	1
Antall dødsfall kunder	1	1	0	0	0
Antall dødsfall eksterne	4	3	6	3	5
Antall alvorlige personskader medarbeidere	4	2	2	3	2
Antall alvorlige personskader kunder	6	11	0	11	1
Antall alvorlige personskader eksterne	2	4	7	6	5
Antall medarbeidere (snitt)	12 428	12 035	11 643	11 512	12 457
Antall årsverk	10 198	10 073	9 748	9 746	9 760
Sykefravær	7,6 %	7,90 %	8,2 %	8,0 %	7,8 %
H1 (antall personskader med fravær per mill. arbeidstimer)	8,2	8,9	7,0	6,6	5,2

S1-15 Balanse mellom arbeid og fritid

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

ESRS S1-15	Menn	Kvinner	Total
Andel ansatte berettiget til familie relatert permisjon	100 %	100 %	100 %
Andel berettigte ansatte som tok familierelatert permisjon	6 %	8 %	7 %

S1-16 Parameter for godtgjøring

Konsernsjefen i Vy er den høyest avlønnede av alle ansatte i konsernet. Lønn og andre ytelser er 8,9 ganger høyere enn median for resterende ansatte. Lønnsveksten for konsernsjefen i 2025 var på 4,7 prosent mens median for resten av organisasjonen var på 5,6 prosent, hvilket betyr at konsernsjefen fikk en prosentvis økning på 84 prosent 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 173 note 31 i finansregnskapet som detaljerer lønn og ytelser til styre og ledelse.

Kvinnens %-andel av menns totale årslønn	Norge	Sverige	Totalt
Administrativt personale	98 %	86 %	94 %
Kjørende personale tog (persontog og gods)	93 %	89 %	87 %
Sjåfører buss	94 %	97 %	93 %
Renholds- og teknisk personale	90 %	96 %	91 %

Brøk lønn/ytelser konsernsjef og median lønn/ytelser alle medarbeidere	8,91
--	------

S1-17 Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd

I de interne og eksterne varslingskanalene som omfatter alle virksomhetene i Vy-konsernet, er det kommet inn 16 varslinger i 2025. Av disse er 8 varsler om trakassering/ mobbing /diskriminering mottatt gjennom den interne varslingskanalen og 2 gjennom den eksterne varslingskanalen. De 4 varslene om seksuell trakassering

er alle mottatt gjennom den interne varslingskanalen. Av de 2 varslene som kan beskrives som varsling knyttet til grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold, er ett mottatt gjennom den interne varslingskanalen og ett gjennom den eksterne varslingskanalen.

Ingen av varslene har avdekket alvorlige menneskerettighetsbrudd.

Trakassering og diskriminering	Totalt
Antall mottatte varsler om seksuell trakassering	5
Antall mottatte varsler om mobbing/diskriminering	9
Bøter/erstatninger knyttet til trakassering og diskriminering (MNOK)	0
Antall varsler knyttet til grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold	2
Bøter/erstatninger knyttet budd på menneskerettigheter (MNOK)	0

Tillegg likestillingsredegjørelse

Det er en betydelig overvekt av menn innen tog-, gods- og bussvirksomheten, ettersom disse områdene tradisjonelt har vært mannsdominerte. Vy arbeider systematisk for å redusere eksisterende kjønnsforskjeller i virksomheten og har iverksatt målrettede tiltak for å øke rekrutteringen av kvinner til disse virksomhetsområdene.

Vy har et pågående arbeid med å redusere kjønnsforskjellene i virksomheten. Deler av driften har fortsatt en overvekt av menn, og vi søker å rekruttere flere kvinner til de mannsdominerte yrkene. Kvinneandelen i konsernet er 17 prosent. Arbeidet med å forebygge diskriminering er en integrert del både av partssamarbeidet, 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, bedre rammebetingelser for talentutvikling i konsernet, samt gjennomgang av status for likestilling i Vy.

Kjønnsbalansen totalt i virksomheten

Antall kvinner	Antall menn	Andel kvinner	Andel menn
2113	10314	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 2025 defnert 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 2025 er det 44 % kvinner i ledende stillinger. Dette er innenfor et ønsket nivå, på samme måte som i 2024. 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 kvinner	Andel menn	Andel totalt
30%	30%	30%

I Vys tog- og godsvirksomhet er vi ikke kjent med at det i særlig grad forekommer ufrivillige deltidsstillinger. Deltid er derimot utbredt i bussbransjen, noe som særlig ser ut til å påvirke sjåfører og busselskaper i distriktene. Omtrent en tredjedel av busssjåførene i distrikter utenom byer og tettsteder jobber deltid. Eldre sjåfører dominerer blant dem som jobber deltid, og gjennomsnittsalderen øker. Trenden vekker bekymring blant busselskapene, fordi de opplever mangel på unge sjåfører, og bransjen har i fellesskap satt i gang ulike initiativ for å øke rekrutteringen av unge. Sjåførene som jobber deltid, er i hovedsak 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 deltidsstilling enten har sluttet eller oppnådd akseptabel stillingsprosent.

Midlertidig ansatte

Andel kvinner	Andel menn	Andel totalt
15%	20%	19 %

Over 20% 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. 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. Det vil si at 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 Föreläldradighetslagen (Sverige). Gjennomsnittsalderen i Vy gjennom 2025 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 2025.

ESRS S1-15	Menn	Kvinner	Total
Andel ansatte berettiget til familie relatert permisjon	100 %	100 %	100 %
Andel berettigte ansatte som tok familierelatert permisjon	6 %	8 %	7 %

Lønnsforskjeller

Under fremstilles tallmessig dokumentasjon for likestillingssituasjonen i Vy pr. årsslutt 2025, fordelt på hoveddelen av de ulike juridiske selskapene som inngår i konsernet og som er underlagt aktivitets- og redegjørelsesplikten for likestilling og ikke-diskriminering.

- Vygruppen AS inkluderer størstedelen av persontogvirksomheten, samt konsernfunksjonene
- Vy tog AS inkluderer ansatte som arbeider med togstrekningene vunnet gjennom konkurransepakke 3
- Flytoget AS inkluderer ansatte i tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn Gardermoen
- Vy Buss AS inkluderer alle ansatte i den norske bussvirksomheten
- CargoNet AS inkluderer ansatte knyttet til godsvirksomheten
- Agilia AS inkluderer ansatte knyttet til togrenholds virksomhet hos Vy og andre togoperatører

Vi har delt inn stillingskategorier etter naturlige inndelinger i de ulike selskapene. Variable ytelser deles inn i:

- Variable tillegg knyttet til turnus og andre situasjoner som medfører ulempetillegg
- Bonusutbetaling
- Overtidsgodtgjørelse

Det er bare ett selskap som har en bonusordning. Flytoget har en allmenn bonusordning for alle ansatte i selskapet. Alle tall er for regnskapsåret 2025.

Vygruppen	Kjønnsfordeling		Kvinner % - andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Fastlønn	Tillegg	Overtids- godtgjørelser
Total	68 %	32 %	94 %	107 %	66 %	58 %
Topplederen	57 %	43 %	111 %	106 %		
Nivå 3	49 %	51 %	86 %	85 %		
Nivå 4	38 %	62 %	87 %	88 %	45 %	40 %
Nivå 5	62 %	38 %	90 %	92 %	61 %	46 %
Lokomotivfører	90 %	10 %	95 %	100 %	95 %	69 %
Lokomotivfører under utdanning	91 %	9 %	103 %	100 %	110 %	126 %
Overkonduktør	57 %	43 %	95 %	100 %	95 %	70 %

Vy Tog AS	Kjønnsfordeling		Kvinner % - andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Fastlønn	Tillegg	Overtids- godtgjørelser
Total	72 %	28 %	88 %	98 %	76 %	66 %
Topplederen	0 %	100 %				
Nivå 3	63 %	38 %				
Nivå 4	71 %	29 %	70 %	77 %		
Nivå 5	100 %	0 %	81 %	106 %	25 %	23 %
Lokomotivfører	91 %	9 %				
Lokomotivfører under utdanning	57 %	43 %	89 %	98 %	85 %	59 %
Overkonduktør	57 %	43 %	93 %	99 %	89 %	74 %



Flytoget AS

	Kjønnsfordeling		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling				
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Fastlønn	Tillegg	Bonus	Overtids-godtgjørelser
Total	61 %	39 %	82 %	82 %	54 %	73 %	193 %
Ledergruppen	67 %	33 %	89 %	89 %	-	105 %	-
Administrativt personale	61 %	39 %	85 %	87 %	31 %	58 %	53 %
Flytogførere	89 %	11 %	100 %	99 %	109 %	105 %	156 %
Flytogverter	41 %	59 %	100 %	101 %	93 %	102 %	119 %
Salgs- og kundeveiledere	45 %	55 %	98 %	100 %	71 %	75 %	78 %

CargoNet

	Kjønnsfordeling		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Fastlønn	Tillegg	Overtids-godtgjørelser
Total	93 %	7 %	96 %	110 %	60 %	67 %
Nivå 3	83 %	17 %	97 %	98 %		-
Nivå 4	88 %	12 %	104 %	106 %	486 %	-
Nivå 5	82 %	18 %	81 %	90 %	24 %	51 %
Lokomotivleder	88 %	13 %	89 %	105 %	97 %	36 %
Terminalarbeider	96 %	4 %	97 %	104 %	85 %	70 %
Lokomotivfører	96 %	4 %	101 %	100 %	86 %	133 %

Vy buss AS

	Kjønnsfordeling		Kvinnerns %-andel av menns utbetaling			
	Menn	Kvinner	Total årslønn	Fastlønn	Tillegg	Overtids-godtgjørelser
Total	90 %	10 %	100 %	105 %	76 %	51 %
Nivå 3	67 %	33 %	94 %	94 %	0 %	
Nivå 4	67 %	33 %	96 %	97 %	1 %	88 %
Nivå 5	80 %	20 %	94 %	97 %	53 %	55 %
Mekaniker	95 %	5 %			0 %	30 %
Renholder	47 %	53 %	88 %	99 %	40 %	18 %
Sjåfør	92 %	8 %	97 %	100 %	89 %	60 %



Tiltak i 2025 og veien videre

Tabellen under viser eksempler på tiltak gjennomført i 2025 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. Risikovurderingene har omfattet følgende temaer:

- Rekruttering
- Forfremmelse, opplæring og utvikling
- Balanse arbeid og fritid
- Lønns- og arbeidsvilkår

Basert på disse risikovurderingen er det vurdert og planlagt opprettholdelse av eksisterende og gjennomføring av nye tiltak for å fortsatt øke inkludering, mangfold og likestilling i konsernet.

Det er i tillegg en rekke etablerte prosesser, blant annet knyttet til turnusprosesser. Det er i 2025 gjennomført mange andre, lokale og avgrensede tiltak basert på behovene ute i organisasjonen. Vi kan allerede se at lederevalueringen og etterfølgerplanleggingen øker bevisstheten rundt og legger et godt grunnlag for en god kjønnsbalanse blant ledere i Vy, med en økning fra 26 prosent kvinneandel i 2020 til 44 prosent i 2025, som er innenfor den målsatte balansen som er 40/60. Det er etablert en egen fagstilling for inkludering og mangfold i konsernet. Kartlegging av tiltaksområder, strategisk planlegging av arbeidet og videre utvikling av mangfoldsledelse er denne stillingens ansvar, i tillegg til operative bidrag i prosesser og tiltak lokalt og sentralt.

Sammenslåingen med Flytoget har også tilført et større mangfold av tjenester og stillingskategorier til konsernet. Flytoget har i 2025 planlagt et pilotprosjekt med etablering av dedikerte sitteplasser for gravide, med forventet lansering i første kvartal 2026. Setene vil merkes tydelig med rosa sitteputer og skilting, og det bestilles «Baby on board»-buttons som kan synliggjøre behov for sitteplass. Tiltaket skal bidra til å styrke Flytogets samfunnsansvar.

Tema	Tiltak	Resultat
Rekruttering	Kompetanseheving og DnV-sertifisering av HR-ressurser innen rekruttering	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringer
Rekruttering	Implementering av digitalisert referanseinnhenting	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringer
Rekruttering	Rekrutteringskampanjer i bussvirksomheten	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	Samarbeid med NAV for å rekruttere bussjåfører	Inkludering

Tema	Tiltak	Resultat
Markeringer	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 seksualitetsmangfold
Markeringer	Implementering av digitalisert referanseinnhenting	Kvalitetssikring av ikke-diskriminering i rekrutteringer
Markeringer	Markering av Verdensdagen for psykisk helse	Bevissthet om mangfoldet i organisasjonen og aktiv kommunikasjon knyttet til psykisk helse.
Markeringer	Markering av verdensdagen for Downs syndrom	Ansatte viser sin støtte ved ikke å gå med svarte sokker (uniformsplikt). Bevisstgjøring i forbindelse med inkludering og mangfold
Markeringer	Sommerstudentprogram med bredt nedslagsfelt og deltakere fra mange utdanningsinstitusjoner	Øke kjennskapen til Vy som arbeidsgiver uavhengig av utdanning, kulturbakgrunn og alder
Markeringer	Kvinnedagen 8.mars	Markering av dagen på sosiale medier. Søkelys på kvinnelige ansatte som er en minoritet i Vy.
Markeringer	Samarbeid med NAV for å rekruttere bussjåfører	Inkludering
Markeringer	FN-dagen. Markering på Sosiale medier. Kulturarrangement i tog med informasjon om mangfold, matretter fra 11 nasjoner og cubansk musikkinnslag.	Belyser mangfoldet som er i Vy og viktigheten med inkludering
Markeringer	Filmer med ansatte. “Bak uniformen”	Belyser mangfoldet som er i Vy og viktigheten av inkludering

Tema	Tiltak	Resultat
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 seksualitetsmangfold
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Ledertrening for alle ledere med personalansvar hvor mangfoldsledelse er ett av tre hovedtemaer	Øke ledernes kompetanse i mangfoldsledelse
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	Kollegaløfte(spilleregler) for ansatte seg imellom med hensikten å ivareta det kollegiale	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Sommerstudentprogram med bredt nedslagsfelt og deltakere fra mange utdanningsinstitusjoner	Øke kjennskapet til Vy som arbeidsgiver uavhengig av utdanning, kulturbakgrunn og alder
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Ord om mangfold og inkludering legges sammen med fruktkurv på oppholdsrom til kjørende personell i tog	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Samarbeid med NAV for å rekruttere bussjåfører	Inkludering
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Vy Buss avdeling Drammen ble tildelt Drammen kommunes mangfoldspris for 2025	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Video fra Vy Buss som som omhandler norskopplæring på arbeidsplassen er publisert på ImDi sine sider. Klarspråk står i fokus.	Belyser mangfoldet som er i Vy og viktigheten av inkludering
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Utvikling av kommunikasjonskort. Tiltak for å forbedre kommunikasjonen mellom driftssentral og bussjåfører	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Foredrag og panelsamtale om mangfold og inkludering under Storledersamlingen for alle ledere i konsernet	Øke bevissthet, motivere for intern mobilitet og hindre diskriminering i forfremmelsesprosesser
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 etterfølgerplanlegging 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
Forfremmelse, utvikling og opplæring	Grunnkurs HMS for verneombud, tillitsvalgte og ledere med søkelys på mangfoldsledelse, konflikter, mobbing og trakassering	Øke ledernes, verneombudenes og tillitsvalgtes kompetanse i mangfoldsledelse og konflikthåndtering.

Tema	Tiltak	Resultat
Balanse arbeid og privatliv	Utarbeidelse av turnuser tilpasset familieliv i tog- og bussvirksomheten for å tilrettelegge for småbarnsforeldre	Turnuser som kan ivareta balanse mellom arbeid og familieliv
Balanse arbeid og privatliv	Tilbud om gratis influensavaksine til alle ansatte	Sikre god helse for alle ansatte

Tema	Tiltak	Resultat
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
Lønns- og arbeidsvilkår	Årlig samarbeidskonferanse for alle virksomheter. Heldagsmøte for ledere og tillitsvalgte med aktuelle temaer	Vedlikeholde involvering og medvirkning i prosesser og beslutninger

S2 Arbeidere i verdikjeden

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

Vy har definert arbeidere i verdikjeden som et vesentlig område. Bakgrunnen for dette er at vi kjøper varer og tjenester i bransjer og land hvor det foreligger forhøyet og iboende risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter.

Vygruppen (morselskapet) er omfattet av åpenhetsloven, noe som også gjelder for flere av våre datterselskap på selvstendig grunnlag. Informasjonen i denne delen av årsrapporten utgjør vår konsernfelles redegjørelse etter åpenhetsloven knyttet til forhold i leverandørkjeden. For redegjørelse knyttet til egne ansatte, henvises det til S1 Egne ansatte.

Redegjørelsen omfatter følgende selskaper, og beskrivelsene gjelder alle Vygruppens heleide datterselskap med mindre annet er spesifisert. Selskapene er presentert gjennom det forretningsområdet det tilhører:

Forretningsområde	Selskaper
Tog	- Vygruppen AS (inkluderer togvirksomheten på Østlandet og konsernstabene) - Vy Tog AS - Vy Tåg AB
Buss	- Vy buss AS - Vy buss AB - Minibuss 24/7 - Geilo Turbusser AS - Turistbussen Ålesund AS - Busscharter.no AS
Gods	CargoNet AS
Øvrige Selskaper	- Flytoget AS - Agilia AS

Figur 1 Forretningsområder og selskaper

Vy er medlem av Etisk Handel Norge, en medlemsorganisasjon som fremmer ansvarlig og bærekraftig forretningspraksis i internasjonale leverandørkjeder. Alle medlemmer i Etisk handel Norge er forpliktet til å arbeide aktivt med etisk handel og rapportere årlig om dette. Vy deltar i år i et CSRD pilotprosjekt hvor denne delen av bærekraftsrapporten (S2) er utarbeidet i tråd med kravene for medlemsrapportering i Etisk Handel Norge.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og kobling til strategi og forretningsmodell

I henhold til den doble vesentlighetsanalysen presentert i ESRS 2 er risikoen for brudd på arbeidstaker og menneskerettigheter definert som vesentlig påvirkning.

Vygruppen og datterselskapene kjøper en rekke ulike type produkter og tjenester. Dette omfatter blant annet materiell (som busser, tog og lokomotiver), reservedeler, IT-utstyr og uniformer. Flere av produktene er produsert i land hvor det foreligger iboende risiko for brudd på arbeidstaker- og menneskerettigheter. I mange tilfeller er leverandørkjedene komplekse og inkluderer alt fra utvinning av mineraler i gruver, til bearbeidelse i smelteverk, industriproduksjon og sammenstilling av komponenter og produksjon i fabrikker, samt transport og videresalg av produktene til oss i Vy.

I Norge og Norden foreligger det også iboende risiko som vi er oppmerksomme på, knyttet til arbeidslivskriminalitet og brudd på lønns- og arbeidsvilkår. Vy kjøper eksempelvis inn tjenester nært knyttet til egen kjernevirksomhet innen renhold, transport og verkstedtjenester, hvor arbeiderne som utfører tjenesten kan være en utsatt gruppe.

Vesentlige tema og undertema

Arbeidstid

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

Tilstrekkelig lønn

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

Tvangsarbeid*

- Negativ påvirkning (VK)
- Tvangsarbeid

Helse og sikkerhet*

- Negativ påvirkning (VK)
- Mangel på HMS-systemer på arbeidsplassen

Ansettelsesforhold*

- Negativ påvirkning (VK)
- Mangelfulle og manglende arbeidskontrakter

Dialog mellom partene i arbeidslivet*

- Negativ påvirkning (VK)
- Manglende/ikke tilstedeværende engasjement mellom arbeidstakere og ledelse
 - Forhindring av engasjement med fagforeninger
 - Manglende rett til lønnsforhandlinger

*Ny i 2025

Vi har en risikobasert tilnærming til bærekraft i leverandørkjeden. Det gjennomføres årlige overordnede risikoanalyser av sosiale og etiske forhold i våre innkjøpsplaner og avtaleportefølje. Vygruppen har i 2025 startet på utviklingen av et risikoverktøy som kobler geografisk risiko og bransjerisiko med leverandører. Kildene i risikoverktøyet inkluderer blant annet:

- «Høyrisikolisten» utgitt av Direktoratet for Forvaltning og Økonomistyring (DFØ)
- ITUC Global Rights Index utarbeidet av Den internasjonale fagforeningsføderasjonen
- Environmental Performance Index (EPI) utarbeidet av forskere ved universitetene ved Yale og Columbia
- Corruption Perceptions Index (CPI) utarbeidet av Transparency International
- BSCI Country Risk Classification utarbeidet av amfori BSCI
- List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor utarbeidet av US Department of Labour
- The Global Gender Gap Score utarbeidet av World Economic Forum

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 iboende høy risiko.

Basert på risikoanalysene har vi identifisert produkt- og tjenestekategorier med forhøyet risiko, som følges opp med risikoreduserende tiltak og regelmessig vurdering.

Kategori	Tog	Flytoget	Gods	Buss	Agilia
Arbeidsklær og uniform	X	X	X	X	X
Busser				X	
Catering/mat på tog	X				
Dekk			X	X	
Drivstoff				X	
Forbruksmateriell til tog	X	X	X		X
Hotellovernatting	X	X	X	X	
Transporttjenester	X	X	X	X	
IT-tjenester	X	X	X	X	X
IT-utstyr	X	X	X	X	X
Renholdstjenester	X	X	X	X	X
Terminaltjenester			X		
Verkstedtjenester	X	X	X	X	X

Figur 2 Risiko fordelt per forretningsområde/selskap

Flere kategorier gjelder på tvers av forretningsområdene og selskapene i Vygruppen, mens andre er spesifikke for enkelte selskaper.

Eksempel på tiltak: Anskaffelse av busser

I overgangen til grønnere og mer klimavennlig transport kjøper Vy buss i økende grad elektriske busser, som også etterspørres i anbud vi deltar i. Flere av de elektriske bussene er sammenstilt og produsert i Kina, inklusive produksjon av komponenter og utvinning av råmaterialer. Battericeller og batterier til bussene produseres i stor grad i Kina, og råmaterialene er også derfra, samt fra andre land med høy iboende risiko. Der produksjon av elektriske busser skjer i europeiske land, erfarer vi at battericeller og råmaterialer til batteri i mange tilfeller har opprinnelse i Kina.

Forhøyede risikofaktorer i handel med kinesiske produsenter inkluderer risiko for ekstrem arbeidstid/overtid, manglende kompensasjon og fravær av fagforeningsfrihet. I tillegg har det gjennom flere år blitt påvist utnyttelse og tvangsarbeid av muslimske minoritetsgrupper som Uighurer i Xinjiang-provinsen i kinesisk industri. Det er publisert flere troverdige rapporter som knytter selskaper som produserer batterier og elbusser i Kina til dette.

Hva gjør Vy?

Vy Buss har etablert rutiner for oppfølging av de aktuelle leverandørene. Det gjennomføres regelmessig dialogmøter med nordiske forhandlere hvor handlingsplaner og identifiserte risikoer og avvik diskuteres. Vi har også direkte dialog med kinesiske bussprodusenter og har besøkt flere produksjonslokasjoner i Kina. Der det er relevant, krever vi ytterligere aktsomhetsvurderinger, undersøkelser og korrigerende tiltak.

Det er gjennomført utvidet risikovurdering av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter, herunder bakgrunnsundersøkelser/IDD av bussprodusenter og deres leverandørkjede. Risikovurderingene oppdateres fortløpende og benyttes som beslutningsgrunnlag ved nye anskaffelser, både i anbudsprosesser og ved kommersielle kjøp. Identifiserte risikoer tas opp i styringsgruppemøter før kjøpsbeslutninger fattes.

Vår tilnærming

S2-1: Retningslinjer

Våre forpliktelser og policy for arbeidere i verdikjeden, og mer generelt til anstendig arbeid, menneskerettigheter og 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 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.

Vygruppens forpliktelser, styrende dokumentasjon og etiske krav til leverandører er tilgjengelig på vår nettside.

I «Policy for ansvarlig forretningspraksis i Vygruppen» har vi forpliktet oss til å ivareta ansvarlighet i egen virksomhet og leverandørkjeden. Dette omfatter å 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, herunder tvangsarbeid, barnearbeid og aktuelle standarder innen internasjonal humanitærrett. Etterlevelse av rettighetene nedfelt i policyen gjelder både ovenfor våre egne ansatte og hos alle våre leverandører.

De samme prinsippene videreføres til leverandører og underleverandører gjennom «Etiske krav til leverandører» som inngår i alle kontrakter med leverandører som inngås av Vygruppen og heleide datterselskaper. Vi forventer at våre

leverandører jobber systematisk med aktsomhet og viser vilje til å jobbe kontinuerlig med forbedringer av egen praksis og leverandøroppfølging.

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

Flytoget ble en del av Vygruppen i 2025 og er i ferd med å innlemmes i konsernstyringen, men inntil videre har Flytoget forankret ansvarlighet i eget styringssystem og med egne etiske retningslinjer.

Ansvar og organisering av arbeidet

Lederne i hvert selskap i Vygruppen har ansvar for å sikre etterlevelse av etiske krav og aktsomhetsvurderinger i egen virksomhet og leverandørkjede.

Konserninnkjøp, organisert i konsernsenteret, fungerer som konsernets innkjøpsavdeling og har spisskompetanse på anskaffelser, kontraktsoppfølging og bærekraft i leverandørkjeden. Avdelingen koordinerer arbeidet med anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter, og har ansvar for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger på konsernnivå. Innkjøpsrådgiver bærekraft samarbeider med forretningsområdene om risikovurderinger og tiltak, og oppdaterer kontinuerlig konsernets aktsomhetsvurderinger. Anskaffelsesprosesser håndteres tverrfaglig, fra planlegging til kontraktsoppfølging, med tydelig rollefordeling.

Andre roller som bidrar i arbeidet med menneskerettigheter og anstendig arbeid i leverandørkjeden:

- Konsernstab økonomi og finans: Ansvar for års- og bærekraftsrapportering.
- Marked og kommunikasjon: Behandler informasjonskrav og leder kommunikasjonsarbeidet
- Organisasjon og HR: Ansvar for varslingsystem og aktsomhetsvurderinger i egen drift og opplæring

- Bærekraftsansvarlig: konsernstrategi og strategiske mål, prosjektledelse og bidrag til initiativer innen bærekraft
- Konsernadvokatene: kontraktsrett og annen juridisk rådgivning

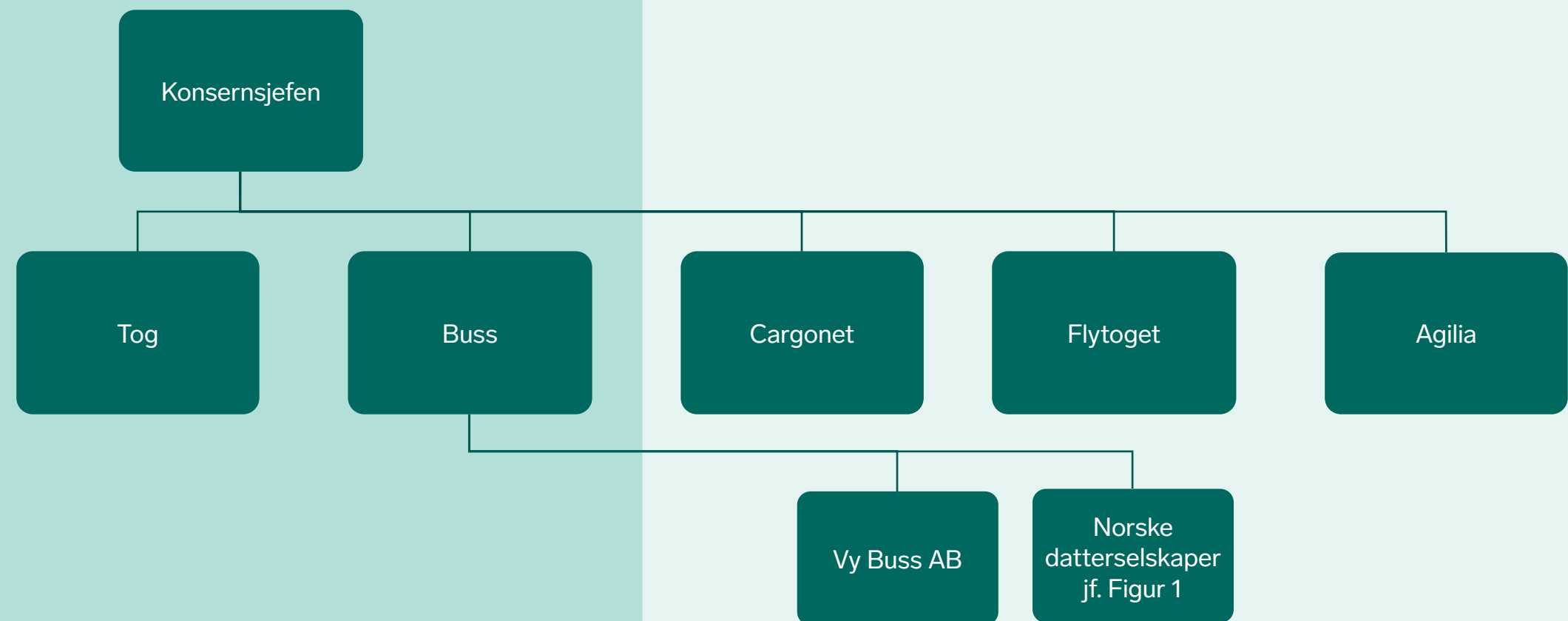
Kontraktsoppfølging skjer i tverrfaglige team, og ved høy bærekraftsrisiko deltar innkjøpsrådgiver bærekraft. CargoNet og Agilia, samt Vy Buss sine heleide datterselskaper benytter egne ressurser til aktsomhetsvurderinger og oppfølging av arbeids- og menneskerettigheter. Flytoget er i ferd med å innlemmes i Vygruppen og roller og ansvar vil defineres nærmere som del av denne prosessen.

S2-2 Prosesser for å involvere ansatte i verdikjeden om påvirkninger

For tjenester levert i Norge har vi direkte tilgang til arbeidstakere gjennom kontraktsoppfølging og påsekontroller, noe som gir oss mulighet til å gjennomføre intervjuer og verifisere arbeidsvilkår. I globale og komplekse leverandørkjeder, der vi ofte er langt fra produksjonsleddet, baserer vi oss i større grad på leverandørens egne systemer, revisjoner og tredjepartsrapporter. Innsikten vi får fra arbeiderne – enten direkte eller via kontroller og revisjoner – brukes til å adressere risiko for negative konsekvenser i møter med kontraktspartnere.

Vi gjennomfører påsekontroller av lønns- og arbeidsvilkår i tjenestekontrakter. I enkelte av disse kontrollene intervjuer vi arbeidstakere ansatt hos vår leverandør, eller hos tilknyttede underleverandører. I år har vi gjennomført påsekontroller innen renhold, kantine, avvikstransport («buss for tog») og verkstedtjenester på busser.

Vårt viktigste startpunkt i oppfølging av leverandører kategorisert med høy risiko, er vanligvis vår kontraktspart/ direkteleverandør. Oppfølgingstiltak avhenger av risikonivå, alvorlighetsgrad, kompetanse vi har om leverandørens modenhetsnivå, samt relasjonen vi har med leverandøren. Vi gjennomfører regelmessig kontraktsoppfølgingsmøter med



Konsernstabenes roller og ansvar

- HR: Aktsomhetsvurderinger internt og varsling
- Konserninnkjøp: innkjøpsprosess, fagansvar etisk handel og aktsomhetsvurderinger i leverandørkjeden
- Konsernkontrollere: års- og bærekraftsrapportering
- Kommunikasjon: kommunikasjon og informasjonskrav
- Bærekraft: konsernstrategi og koordinering av bærekraftsarbeidet
- Konsernadvokatene: kontraktsrådgivning og annen juridisk rådgivning

Heleide datterselskap

Gjennomfører egne aktsomhetsvurderinger, med egne initiativ for oppfølging av arbeids- og menneskerettigheter. Konsernet støtter med rådgivning etter behov.

Figur 3 Organisering av arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i Vy

leverandører hvor arbeidere i verdikjeden og etterlevelse av våre etiske krav er temaet.

En del av våre leverandører og deres underleverandører gjennomfører revisjoner på fabrikker som sammenstiller ferdige produkter, i egen regi eller ved å benytte eksterne tredjepartsrevisorer. Disse revisjonene inkluderer intervjuer med arbeidere, og vi får tilgang til informasjon gjennom revisjonsrapporter som blir delt med oss.

Eksempel på tiltak: Kontroll av arbeidsvilkår for sjåfører av «buss for tog»

In the event of planned maintenance work or incidents that have occurred that result in the trains not being able to run Vy will implement alternative transport by bus. Vy has established frame agreements with suppliers of rail replacement bus services. During the summer of 2025 we carried out a comprehensive inspection of the working conditions for the bus drivers.

The inspection consisted of interviews with drivers at several locations in Oslo, Drammen and Sande, as well as a document review of a selection of suppliers. The inspection revealed several breaches, including missing or inadequate employment contracts, violations of working- and rest-time regulations, non-payment of overtime, and wages below the applicable minimum rates.

The suppliers have been informed of the findings, and in 2026 we will continue the follow-up to ensure that the workers receive correct compensation. We will also ensure that suppliers strengthen their practices to prevent similar breaches in the future.

We aim to build on the lessons learned from the inspection by informing all suppliers under the agreement about the findings and by making clear that similar inspections will be carried out going forward. We are also considering whether suppliers and key personnel internally should receive training in relevant regulations.

Management of adverse impacts and remediation

If we uncover non-compliances in the value chain related to workers' rights, we first raise the issue with the supplier/contracting party and require that the breaches are corrected. Our Supplier Code of Conduct specifies that the supplier must implement the necessary measures in the event of a breach, and we may require an action plan with deadlines and a description of how the issues will be addressed.

If the breaches are not corrected, we have a contractual right to terminate the agreement. However, termination is considered as a last resort, as it may have negative consequences for the affected workers. We prioritize dialogue with suppliers and, where relevant, the use of contractual sanctions before termination becomes an option. In 2025, as a result of supplier dialogue and inspections, remediation measures were initiated relating to working conditions and pay for bus drivers (see above) and cleaners.

S2-3 Processes to address adverse impacts and channels for workers to raise concerns

Vy Group has established a whistleblowing channel for reporting concerns about unacceptable conditions within the Group. We are considering whether this channel can be made available to suppliers, so that it may also be used to report concerns related to conditions in the supply chain.

As part of the contract management, we assess whether suppliers have established whistleblowing channels for their own employees and for workers in their supply chain.

Vy Buss' wholly-owned subsidiaries, as well as Flytoget, have their own grievance mechanisms for their employees, accessible via the occupational health service, the staff handbook or internal procedures. These channels are not available to suppliers or to workers in the value chain.

Eksempel på tiltak: Oppfølging av leverandører anklaget for ulovlig aktivitet i okkuperte områder i Palestina

Med bakgrunn i konflikten mellom Israel og Palestina gjennomførte Vygruppen i 2025 en oppdatert gjennomgang av leverandører med aktivitet i Israel, på okkuperte områder i Palestina. Vygruppen har ikke egen forretningsmessig virksomhet tilknyttet Israel, men har registrert enkelte indirekte tilknytninger via leverandører.

Vygruppen har i flere år vært kunde av Microsoft og Volvo, som har blitt nevnt i FN rapporter med oversikt over selskaper med aktivitet på okkuperte områder i Israel. CAF, som er morselskapet til en av våre leverandører innen vedlikehold, er oppført på samme liste. Norske Tog er ansvarlig for anskaffelser av togmateriell til de norske trafikkpakkene. I forbindelse med sammenslåingen av Vy og Flytoget, ble Flytogets tog overført til Norske tog, for deretter å bli leid tilbake. Åtte av Flytogets tog er produsert av CAF. Flytoget har siden 2015 fulgt opp dette både som en del av anskaffelsen og i oppfølgingen av kontrakten.

Hva gjør Vy?

Vygruppen har i tråd med åpenhetsloven og OECD metodikken en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderinger. Potensiell tilknytning via leverandører til brudd på folkeretten prioriteres høyt. Vi følger utviklingen i Israel og Palestina tett og følger opp eventuelle bindinger vi måtte ha i egen virksomhet og leverandørkjeden til enhver tid.

Vi har gjennom policy forpliktet oss til å overholde FNs menneskerettighetserklæring og respekt for internasjonal humanitærrett. Leverandører med bindinger til konflikten i Israel/Palestina har blitt fulgt opp med skriftlige spørsmål om deres aktivitet. I tillegg har vi hatt møter med de samme leverandørene for å følge opp svarene. Leverandørene har redegjort for sine aktiviteter og synspunkt. Vi har etter beste evne søkt å påvirke leverandørene og etter vår vurdering opptrådt i tråd med tråd med FNs veiledende prinsipper.

S2-4 Tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter - og resultatene av disse

Vy har etablert en prosess for etiske anskaffelser og kontraktsoppfølging, der tiltak tilpasses risikonivå. I figuren under fremstilles Vygruppens risikobaserte metode for anskaffelser og kontraktsoppfølging.

Tiltakene inkluderer krav til leverandørens aktsomhetsvurderinger, oppfølgingsmøter og kontroll av dokumentasjon. I noen tilfeller benyttes avtaler inngått av innkjøpssamarbeidet Tradebroker som gjennomfører tiltak ovenfor leverandørene på vegne av medlemmene. I anskaffelser med høy risiko stiller vi kvalifikasjonskrav: leverandører må dokumentere aktsomhetsvurderinger i egen leverandørkjede. Manglende dokumentasjon kan føre til avvisning fra konkurransen.

Modenhetsvurderinger som del av risikobasert oppfølging

Vi erfarer at våre leverandører og deres underleverandørers modenhet og praksis for aktsomhetsvurderinger, samt risikoreduserende tiltak som iverksettes i stor grad varierer. I tilfeller hvor vi eksempelvis observerer forhøyet risiko i kombinasjon lav modenhet hos en leverandør, prioriteres leverandøren til oppfølging foran leverandører som kan vise til gode rutiner og konkret praksis. Noen kjennetegn ved god praksis inkluderer at leverandøren har menneskerettigheter og bærekraft integrert i virksomhetsstyring, innkjøp og kontraktsoppfølging, med fokus på kontinuerlig forbedring. Etter vår vurdering har relativt få leverandører etablert aktsomhetsvurderinger i tråd med det vi anser som god praksis, men mange viser interesse og vilje til læring og forbedring av sin praksis. Vi erfarer at modne leverandører er åpne om konkrete utfordringer de står ovenfor. Videre har modne leverandører ofte etablert rutiner for aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer, samt etablert sporbarhet og praksis for risikobasert og konkret oppfølging av arbeidere i leverandørkjeden.

Risiko	Anskaffelsesprosessen	Kontraktsoppfølging
Lav risiko	Etiske krav i konkurransegrunnlag og kontrakt	Ordinær kontraktsoppfølging
Middels risiko	Tiltak fra lav risiko + Etiske krav signeres ved tilbudsinnlevering + Krav til system og rutiner vurderes som kvalifikasjonskrav	Tiltak fra lav risiko + Leverandørdialog
Høy risiko	Tiltak fra middels risiko + Krav til system og rutiner stilles som kvalifikasjonskrav	Tiltak fra middels risiko + Egenrapportering + Tema på flere oppfølgingsmøter + Forbedringstiltak og handlingsplan med risikoreduserende tiltak
Svært høy risiko	Tiltak fra høy risiko + Dybde risikokartlegging (f eks IDD) inkl. kartlegging av leverandørkjeden	Tiltak fra middels risiko + Inngående dialog, samarbeid om forbedringer + Kontroll/revisjon

Figur 5 - Vygruppens risikobaserte metode for etiske anskaffelser og kontraktsoppfølging

Oversikt over kategorier med risiko og gjennomførte tiltak

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Transporttjenester	Tog, Buss, Gods	Høy risiko

Identifisert risiko

Persontransport på vei er en bransje som er underlagt allmenngjort tariffavtale, og i transportbransjen generelt er det iboende risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår.

Basert på tidligere risikovurderinger, og avdekkede avvik i påsekontroller, har vi kartlagt konkrete avvik og risiko for brudd knyttet til arbeidsvilkår for sjåfører, herunder:

- Brudd på arbeidstidsbestemmelser og overtidsgrenser
- Manglende eller mangelfulle arbeidsavtaler
- Brudd på hviletidsbestemmelser
- Mangelfull registrering av arbeidstid og pauser
- Manglende overtidsbetaling

Gjennomførte tiltak og resultater

Vy stiller krav til lønns- og arbeidsvilkår i avtaler om transporttjenester og avvikstransport (buss for tog, og taxitjenester). Som en del av oppfølgingen av avvikstransport innhentes årlig en erklæring fra uavhengig tredjepart for dokumentasjon av kontroll av lønns- og arbeidsvilkår for alle leverandører til buss-for-tog.

Sommeren 2025 gjennomførte vi i tillegg en omfattende stedlig kontroll, med dokumentasjonskontroll lønns- og arbeidsvilkår for sjåfører av «buss for tog», som beskrives over.

Utover dette gjennomførte Vy kontroller av flere leverandører for å sikre at avtalevilkårene ble fulgt. Kontrollene avdekket brudd, blant annet manglende opplæringsplan, manglende dokumentasjon som bekrefter opplæring av sjåfører og manglende kjennskap til Vy sine etiske retningslinjer. Leverandørene har iverksatt tiltak, og oppfølging pågår.

Planlagte tiltak

- Følge opp lukking av avvik og gjenoppretting ihht funn fra stedlig kontroll
- Gjennomføre flere påsekontroller

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Elektriske busser, kjøretøy	Buss	Høy risiko

Identifisert risiko

Vy kjøper busser fra ledende produsenter globalt, herunder europeiske og asiatiske produsenter, hovedsakelig elektriske busser fra Kina. Leverandørkjeden omfatter sammenstilling, batteriproduksjon og komponenter. Høy risiko er identifisert hos asiatiske produsenter, særlig knyttet til arbeidstid, tilfeller av ekstrem overtid, manglende hviletid, lave lønninger, rekrutteringspraksis for migrantarbeidere og potensiell kobling til tvangsarbeid i Xinjiang-provinsen.

Moderat risiko er kartlagt i sammenstillingsleddet med mindre avvik på arbeidstid. Vi har begrenset kunnskap om øvrige komponenter og råmaterialer, men opprinnelsesland er i hovedsak kjent. Kobolt og litium er kritiske råstoffer som tidvis preges av ustabilitet. Vår kartlegging viser at vi i liten grad kjøpt elektriske busser med råmaterialet kobolt som en del av batterisammensetningen.

Gjennomførte tiltak og resultater

Vår tilnærming til oppfølging av bussavtaler beskrives i eksempelteksten over. I 2025 har vi gjennomført 5 dialogmøter med bussforhandlere/produsenter, samt oppdatert IDD/risikovurdering av 3 kinesiske bussleverandører. Som resultat av leverandørdialogen har leverandører justert og forbedret sin praksis på området, slik at disse i større grad speiler Vygruppens krav.

Planlagte tiltak

- Aktsomhetsvurderinger av nye mulige leverandører
- Dialogmøter og følge opp tiltaksplaner
- Besøk hos leverandørene i deres produksjonslokasjoner

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Verkstedtjenester (inkl. deler)	Tog, Buss, Gods	Høy risiko

Identifisert risiko

Verkstedtjenester utføres hovedsakelig i Norge og risiko vurderes i utgangspunktet som lav i denne bransjen.

Vi registrerer imidlertid en mulig trend i retning av økt bruk av utenlandske arbeidstakere, også fra land utenfor Europa, på verksted i Norge. Vi har registrert risiko og konkrete brudd i påsekontroller knyttet til arbeidsvilkår for utenlandske arbeidstakere i Norge, samt risiko knyttet til HMS i verkstedene.

Når det gjelder leverandørkjeder for reservedeler og komponenter registrerer vi relativt lav modenhet i leverandørmarkedet om produksjonsland og risiko lenger ned i leverandørkjeden. Dette gjelder for eksempel underleverandører av batteri, elektronikk og tekstil, bransjer kategorisert med høy risiko.

Gjennomførte tiltak og resultater

I 2025 gjennomførte vi en stedlig kontroll etter bekymringsmelding om arbeidsvilkår for utenlandske arbeidere ved et verksted på Østlandet. Kontrollen ble gjennomført i samarbeid med Ruter. Vi registrerte mangler knyttet til HMS (renhold, verneutstyr, brannsikkerhet) ved lokasjonen og observerte en del uklarhet rundt lønns- og arbeidsvilkår for to utenlandske arbeidere som var utsendt som spesialister fra en utenlandsk bussprodusent. Dokumentasjon av lønn, arbeidstid og forsikring ble etterspurt, men selv etter gjentatte påminnelser og oppfølging ble ikke dokumentasjon fremlagt, og arbeidsforholdene kunne derfor ikke verifiseres.

Etter kontrollen ble HMS-forhold utbedret ved lokasjonen, og en underleverandør ble skiftet ut. Lønns- og arbeidsvilkår ble også vurdert for denne aktøren før arbeidet ble videreført

Vi vil følge opp tilsvarende aktiviteter i 2026 og ha et fokus på arbeidsvilkår og HMS for arbeidere som utfører vedlikehold av busser og tog for oss.

I 2025 er det påbegynt et arbeid for å kartlegge leverandørkjeden for reservedeler til tog. Våre kontraktsparter har etterspurt dokumentasjon og informasjon fra sine underleverandører. Det er et stort antall deler som inngår i tog, og dermed også et omfattende arbeid å kartlegge opprinnelsesland og sporbarhet for disse. I dialogmøtene med leverandørene har de informert om arbeidet med å kartlegge opprinnelsesland, og hvor vi ser at de har ulik tilnærming. Leverandøren som har kommet lengst viser til systemer og bruk av teknologi for å gjøre kartleggingen, og har en risikobasert tilnærming. Andre viser til bruk av egenrapporteringsskjema og oppfølging av aktsomhetsvurderinger på et overordnet nivå. Foreløpig foreligger det ikke funn eller oppdatert informasjon om risiko i disse leverandørkjedene.

Planlagte tiltak

I 2026 planlegger vi å fortsette å følge opp leverandørene, øke egen kompetanse og innsikt i produksjonsland og hvilken risiko som er størst for utvalgte reservedeler til tog. 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.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Arbeidstøy, vernetøy og uniform	Tog, Buss, Gods, Agilia og flytoget	Høy risiko

Identifisert risiko

Vys uniformer produseres i India og Kina, som begge har høy risiko for brudd på arbeidstakerrettigheter (ITUC score 5). Tekstilproduksjon står på DFØs høyrisikoliste. Det er avdekket avvik på arbeidstidsbestemmelser ved enkelte fabrikker i Kina. Vår leverandør har også identifisert risiko for manglende fagorganisering, helse og sikkerhet, diskriminering og lave lønninger. Flytogets uniformer produseres i Makedonia og Romania, hvor det foreligger middels risiko

for negative konsekvenser. Arbeidstøy og vernetøy har tilsvarende risiko, særlig fra Kina og Laos. Produkter fra Bulgaria og Litauen vurderes som lavere risiko. Arbeidstøy og vernetøy kjøpes inn på avtale etablert av Tradebroker.

I våre jevnlige møter med uniformsleverandørene til Vy, har det tidligere blitt avdekket avvik både knyttet til arbeidstid hos underleverandører og bruk av overtid. Vår leverandør har tett dialog med underleverandører og har iverksatt tiltak, som å ansette flere. Vi vurderer at leverandøren har gode systemer for aktsomhetsvurderinger.

Gjennomførte tiltak og resultater

I 2025 orienterte uniformsleverandøren til Vy om status knyttet til arbeidstid, lønn, fagorganisering og HMS. Leverandøren har fulgt opp en underleverandør i Kina med besøk og kontroll, med fokus på arbeidstid og forbedringer: flere ansatte, nye maskiner, bedre logistikk og dialog med arbeidere. Fabrikken har ifølge leverandøren akseptabel lønn og boforhold, og Amfori BSCI-revisjon er gjennomført. Produksjon flyttes gradvis til større fabrikker og delvis fra Kina til India for bedre kontroll. Utfordringer med overtid, lønn og fagorganisering gjenstår, men leverandøren rapporterer positiv utvikling og bedre sporbarhet i leverandørkjeden. Flytoget har fulgt opp sin uniformleverandør og gjennomgått Amfori BSCI revisjonsrapport fra produksjonslokasjonen.

Tradebroker har inngått en ny avtale for kjøp av arbeidstøy og verneutstyr i 2025 hvor det er stilt kvalifikasjonskrav i konkurransen. Leverandøren måtte redegjøre for arbeidet med sine aktsomhetsvurderinger, rutiner og tiltak knyttet til ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter på en tilfredsstillende måte for å kunne delta i konkurransen.

Planlagte tiltak

- Fortsette dialog med uniformsleverandørene om disse forholdene
- Følge opp ny avtale for arbeidstøy og vernetøy, kartlegge leverandørkjede for oppdatert risikovurdering

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Dekk	Buss, Gods	Høy risiko

Identifisert risiko

Dekk er identifisert som høyrisikokategori i DFØs risikoliste, særlig knyttet til uttak og produksjon av naturgummi, hvor risikoen er knyttet til lave lønninger, manglende fagforeningsrettigheter og manglende ivaretagelse av HMS.

Vy Buss kjøper dekk hvor naturgummi hovedsakelig kommer fra Malaysia, Thailand, Indonesia og Vietnam. Naturgummiproduksjon i disse landene representerer en vesentlig negativ påvirkning på arbeidstakerrettigheter, med særlig risiko for barnearbeid og tvangsarbeid. CargoNet kjøper dekk som benyttes på større maskiner på terminaler.

Gjennomførte tiltak og resultater

Vi har igangsatt kontraktsoppfølging for å sikre ansattes arbeidsforhold og rettigheter. Dekkleverandøren har signert avtale med en revisor for leverandørkontroller og er medlem av Etisk handel Norge. Leverandøren har jobbet for å redusere antall underleverandører og har innført etiske krav for sine leverandører.

Planlagte tiltak

Regelmessig kontraktsoppfølging hvor leverandørens aktsomhetsvurderinger og risikohåndtering i leverandørkjeden kartlegges, herunder gjennomgang av kontroller utført i leverandørkjeden.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
IT-utstyr	Tog, Buss, Gods, Agilia og flytoget	Høy risiko

Identifisert risiko

IT-utstyr er oppført på DFØs liste over høyrisikoprodukter. Risikoen gjelder særlig arbeidstid, lønn og fagorganisering, samt helse- og sikkerhet.

Risikoen øker lenger ned i leverandørkjeden, spesielt ved utvinning av mineraler, hvor eksterne kilder rapporterer om barnearbeid, tvangsarbeid og alvorlige HMS-utfordringer. Det er begrenset transparens og sporbarhet i IT-hardwareproduksjon. Leverandøren har liten påvirkning på store aktører, men deltar i bransjesamarbeid for bedre innsikt og press på arbeidsforhold.

PC-er og annet IT-utstyr kjøpes via avtale etablert av Tradebroker, som har etablert tilstrekkelig dokumentasjon og jobber systematisk med menneskerettigheter på dette området. I tillegg kjøpes det inn nettbrett til kjørende og skjermer til togene gjennom egne avtaler.

Gjennomførte tiltak og resultater

Tradebroker har inngått ny avtale for levering av IT-utstyr i 2025, hvor det er stilt krav knyttet til arbeidstaker- og menneskerettighet.

I tillegg har Vy startet en større anskaffelse av skjermer til tog i 2025/2026 hvor det er stilt kvalifikasjonskrav og andre omfattende dokumentasjonskrav til systemer og rutiner for ivaretagelse av arbeidstaker- og menneskerettigheter. Kontrakt med valgt leverandør inngås i 2026.

Planlagte tiltak

Tradebroker planlegger å følge opp ny leverandør ved å utføre skjerpede aktsomhetsvurderinger ved blant annet å etablere sporbarhet for produktene på avtalen.

Kvalifikasjonskrav og øvrige krav blant annet knyttet til konfliktfylte mineraler i anskaffelse av markedsskjermer til tog følges opp med valgt leverandør.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Renholdstjenester	Tog, Buss, Gods, Agilia	Middels risiko

Identifisert risiko

Vy kjøper renholdstjenester i driften av tog, buss og bygninger. Renholdsbransjen har allmenngjort tariffavtale og bestillere av renholdstjenester har informasjons- og påseplikt av lønns- og arbeidsvilkår. Iboende risiko i bransjen inkluderer brudd med arbeidsmiljøloven og arbeidstidsbestemmelser, samt HMS regelverk.

Vi har tidligere avdekket avvik gjennom stikkprøvekontroller som eksempelvis

- Brudd på arbeidstidsbestemmelser og hviletid
- Mangelfulle arbeidsavtaler
- Utgåtte HMS-kort
- Manglende utbetaling av helligdagstillegg

Gjennomførte tiltak og resultater

Vy har i 2025 gjennomført påsekontroll på 4 lokasjoner, og det ble avdekket manglende lønnsjustering for en ansatt på en av lokasjonene. Vy fulgte opp avviket frem til leverandøren kompenserte renholderen med korrekt lønn og rett ansiennitetsberegning.

Planlagte tiltak

Fortsette med påsekontroller på utvalgte lokasjoner, samt følge opp avvik.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Catering / mat på tog	Tog	Middels risiko

Identifisert risiko

Vy benytter leverandører av catering om bord på togene. Avtalen omfatter både utførelse av cateringtjenesten om bord og innkjøp av varer som selges på togene. Automatvarer omfattes av en egen avtale. Vi vurderer at det er relativt lav risiko for tjenesteutførelsen om bord (lønns- og arbeidsvilkår, mens risiko er middels til høy

for innkjøp av varer. Nåværende leverandør har identifisert høy iboende risiko for palmeolje, te, kaffe, kakao og fisk. følge DFØs høyrisikoliste er typiske utfordringer knyttet til disse produktene barnearbeid, tvangsarbeid, diskriminering, lave lønninger, brudd på fagforeningsrettigheter, og dårlig arbeids- og boforhold.

Gjennomførte tiltak og resultater

Leverandøren er tilknyttet Sedex-plattformen, og har tidligere gjennomført revisjoner av enkelte underleverandører. I disse har det blitt avdekket mindre avvik, knyttet for eksempel til arbeidstid, som har blitt rettet.

Planlagte tiltak

Gjennomføre dialogmøte med leverandøren for å følge opp arbeidet med tiltak knyttet til de identifiserte risikoområdene.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Drivstoff	Buss, Gods	Middels risiko

Identifisert risiko

Vy Buss benytter fossilt drivstoff, HVO og gass på busser som ikke går på elektrisitet. Råolje og råstoffer til disse produktene kommer fra land med både lav og høy risiko for menneskerettighetsbrudd. Arbeid med oljeutvinning vurderes også som risikoutsatt med hensyn til HMS for ansatte. CargoNet benytter fossilt drivstoff innkjøpt av BaneNor, gjort tilgjengelig fra deres tanker.

Gjennomførte tiltak og resultater

Vi har fulgt opp drivstoffleverandører gjennom flere år med fokus på opprinnelse og arbeidsforhold, herunder at råolje og HVO ikke kommer fra høyrisikoområder, samt hvordan underleverandører/raffinerier følges opp.

I år har vi hatt dialogmøte med 1 drivstoffleverandør. Basert på manglende tilbakemelding på blant annet konkrete tiltak for oppfølging av risiko er det avtalt et oppfølgingsmøte i januar 2026.

Planlagte tiltak

Følge opp med leverandørdialog.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Forbruksmateriell til tog	Buss, Gods, Agilia	Middels risiko

Identifisert risiko

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. Avtalen som benyttes er inngått via innkjøpssamarbeidet Tradebroker.

Gjennomførte tiltak og resultater

Tradebroker har i 2025 kartlagt leverandørens arbeid med aktsomhetsvurderinger, og vurderer at arbeidet gjøres tilfredsstillende. Leverandøren har god oversikt over sin leverandørkjede, har satt inn tiltak hvor det er identifisert risiko, og er åpne om de funn som er gjort.

Planlagte tiltak

Prioriteres ikke for oppfølging i 2026.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Hotellovernatting	Tog, Buss, Gods	Middels risiko

Identifisert risiko

Vy benytter flere leverandører for hotellovernatting til ansatte i forbindelse med arbeid. Hotellbransjen er underlagt allmenngjort tariffavtale og er klassifisert som en risikobransje med hensyn til brudd på lønns- og arbeidsvilkår.

Gjennomførte tiltak og resultater

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 for gjennomførte stikkprøver knyttet til lønns- og arbeidsvilkår. Rapporteringen som ble mottatt i 2025 gjelder foregående år, og som viser at ingen betydelig avvik ble identifisert.

Planlagte tiltak

- Etterspørre ny revisorerklæring for 2025 (mars 2026)
- Ny anskaffelse av hotelltjenester for kjørende personell skal gjennomføres i 2026. I den forbindelse vil det eksisterende krav og rapportering evalueres i forhold til om de er tilstrekkelige eller ikke.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
IT-tjenester	Tog, Buss, Gods og Agilia	Middels risiko

Identifisert risiko

IT-driftstjenester leveres blant annet fra India, som har høy risiko for brudd på arbeidstakerrettigheter (ITUC score 5). Risikoen vurderes som noe lavere i IT-bransjen enn i mer fysisk krevende sektorer, men begrensninger på fagorganisering og risiko for diskriminering er relevant. India har ikke ratifisert ILO-konvensjoner om organisering og kollektive forhandlinger.

Gjennomførte tiltak og resultater

Basert på tidligere oppfølging vurderes det at leverandøren har etablert system og rutiner for å ivareta arbeidstaker- og menneskerettigheter på en tilfredsstillende måte. Det gjennomføres regelmessige besøk hos leverandøren i India hvor arbeidstaker- og menneskerettigheter tas opp.

Planlagte tiltak

Fortsette dialog med leverandøren ved besøk i India.

Kategori	Forretningsområde	Risikonivå
Terminaltjenester	Gods	Middels risiko

Identifisert risiko

CargoNet kjøper 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 relativt 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.

Gjennomførte tiltak og resultater

Denne kategorien er ikke fulgt opp i år med bakgrunn i andre prioriteringer.

S2-5 Mål for å redusere negativ påvirkning og styrke positiv påvirkning og for å håndtere risikoer og muligheter

Mål og resultater for 2025

I 2025 satt vi oss flere mål for arbeidet med etisk handel og arbeidere i verdikjeden. Her følger en oversikt over status. I tillegg til dette følger en detaljert oversikt over risiko og aktiviteter innen risikokategorier på neste side.



Mål for 2025	Resultat
Minimum 50 % av målgruppen skal ha gjennomført e-læring om ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter i leverandørkjeden.	E-læring er utarbeidet og lansert til utvalgte ledere i konsernet. Per nå har 57 av 73 ledere på nivå 3 gjennomført kurset, som er noe høyere enn målsetning.
Ferdigstille revisjon og oppdatering av eksisterende policy(er) og etiske krav til leverandører.	Ferdigstilt og godkjent av konsernledelsen våren 2025
Gjennomføre kontraktsoppfølging for minimum 12 høyrisikoavtaler/leverandører.	Vi har gjennomført 15 dialogmøter med leverandører kategorisert med høy risiko. I tillegg har vi oppdatert IDD av 3 kinesiske bussprodusenter.
Gjennomføre minimum 6 stikkprøvekontroller av lønns og arbeidsvilkår innen relevante tjenesteavtaler/områder.	Vi har gjennomført flere påsekontroller i år, som beskrives i denne rapporten. Vi har brukt mye ressurser på kontrollene og har gjennomført inngående kontroller av arbeidsvilkårene for 33 arbeidere ansatt hos 8 leverandører innen busstransport, verksted og renhold. I tillegg til dette gjennomfører vi som nevnt i denne rapporten kontinuerlig kontroll med revisorerklæringer fra en rekke leverandører.
Gjennomføre evaluering av arbeidet med aktsomhetsvurderinger i Vy.	KPMG har bidratt til å evaluere arbeidet med aktsomhetsvurderinger i 2025 og anbefalt forbedringstiltak. Basert på dette har vi allerede igangsatt flere forbedringstiltak og flere tiltak skal etter planen iverksettes i 2026, beskrevet under.
Revidere og etablere rutiner innen aktsomhetsvurderingsområdet der vi ser at det er behov.	
Fortsette arbeidet med å innhente informasjon om leverandørkjeden til reservedeler for tog for å få ytterligere innsikt i hvilken risiko som er knyttet til disse.	Det er startet et arbeid i 2025 for å kartlegge leverandørkjeden for togenes reservedeler. Leverandørene har ulik modenhet og metode for å identifisere opprinnelsesland og risiko. Oppfølging av leverandørene vil fortsette i 2026.

Mål for 2026

I 2026 planlegger vi å videreføre aktiviteter fra 2025, samt videreutvikle system og rutiner for bærekraftige anskaffelser:

Videreutvikle retningslinjer og rutiner innen området, herunder:

- Formalisere prosessbeskrivelse for bærekraftig innkjøp
- Vurdere å tydeliggjøre retningslinjer for interessentdialog og gjenoppretting.
- Etablere maler for modenhetsvurdering av leverandører, leverandørrevisjon og påsekontroll.
- Ta i bruk nytt risikovurderingsverktøy som kobler alle konsernets leverandører til relevante risikodatabaser for anstendig arbeid og menneskerettigheter i ulike land og bransjer.
- Utvikle metode for effektmåling av tiltak / KPI'er knyttet til hvorvidt forbedringstiltak har effekt for arbeidere og etterlevelse av etiske krav for leverandører.

I tillegg planlegger vi å:

- Gjennomføre kontraktsoppfølging for 10-12 høyrisikoavtaler/leverandører.
- Gjennomføre 4-6 stikkprøvekontroller av lønns og arbeidsvilkår innen relevante tjenesteavtaler/områder.
- Gjennomføre oppfølgingstiltak buss-for-tog, retting av avvik identifisert i kontroll 2025
- Fortsette kartlegging av leverandørkjeden for reservedeler til tog og buss for å få ytterligere innsikt i hvilken risiko som er knyttet til disse

S4 Forbrukere og sluttbrukere

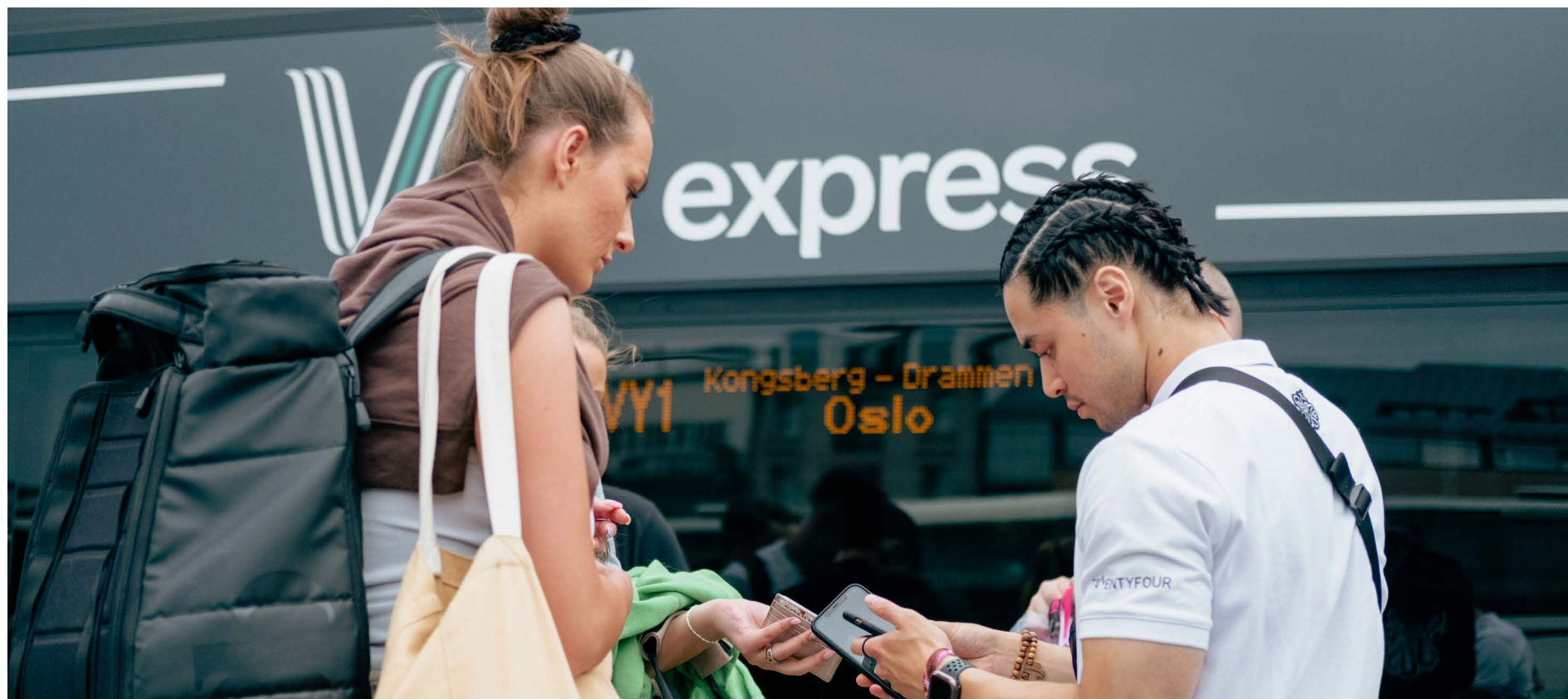
Hvorfor er temaet viktig for Vy?

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 kunde grupper 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 54. 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

Tilgang til (kvalitets-)opplysninger

Positiv påvirkning (VK, EO)

- Åpen og transparent kommunikasjon ved brudd og endringer

Mulighet (VK, EO)

- Være transparente og åpne, gi god informasjon*

Tilgang til varer og tjenester

Positiv påvirkning (VK)

- Pålitelig transport

Likebehandling

Positiv påvirkning (VK)

- Tilgjengelig transport for alle

En persons sikkerhet

Negativ/positiv påvirkning og risiko (EO, VK)

- Helse, miljø og sikkerhet for kunder

*Ny i 2025

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.

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 også velge andre kanaler for informasjon om pris, ruter og avganger, for eksempel fra Ruter, Entur, Brakar og andre reisetjenester.

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

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

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.

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 våre interne systemer. 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.

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. Historisk sett er det gode sikkerhetsresultater i Norge og for Vy, sammenlignet med resten av Europa.

S4-1 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 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.

S4-2 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. 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 fornøydhets 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 jevnlig møter med interesseorganisasjoner og 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 trafiksikkerhet. Et konkret eksempel på det er at verneombud er definert som deltager i risikovurderinger, og at til-litsvalgte skal involveres i risikovurderinger som omhandler opplæring og organisering.

Tiltak for å forbedre trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhet og reduksjon av ulykker vurderes å være tilfredsstillende ut fra risikobildet og den iboende risikoen forbundet med all transport. Innen trafiksikkerhetsområdet settes det mål og KPIer for

skader, tilløp/tilstander og bruk av trafiksikkerhetssystemer. Trafiksikkerhetsrapporter 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. Trafiksikkerhetsmålinger 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.

Det gjennomføres forbedringsvurderinger for alle virksomheter basert på risikovurderinger. Vi arbeider for eksempel kontinuerlig med bedring av punktlighet og regularitet, og ser på potensielle forbedringer og endringer av tilbudet sammen med våre oppdragsgivere.

Våre kunde- og servicesenter ivaretar erstatning, refusjoner, kompensasjoner, garantier, og informasjon om reisere-ttigheter 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 samt varsling av negative effekter kan rapporteres gjennom kommunikasjon med kunde- og servicesentre for tog, buss og gods, og for medarbeidere gjennom samarbeidsorganer som etablerte arbeidsmiljøutvalg og tarifforhandlinger. 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>. Negative effekter vil også kunne rapporteres til Transportklagenemda og Diskrimineringsnemda.

Utover vår egen app og web driver 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 anses ikke som vesentlig og relevant i denne sammenheng.

Vy har en definert sikkerhetsorganisasjon med ansvar for trafikk sikkerhet. 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.

S4-3 Tiltak for å håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

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.

Når vi mottar henvendelser gjennom våre kundekanaler så sorterer og prioriteres disse, og de sendes så 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 trafikk sikkerhetsstyring.

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. 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.

Hovedtiltak 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 punktlighet, kapasitet og ruteplan som vi har lovet. Punktlighet, regularitet og trafikk sikkerhetsperspektivet gjennomgås i driftsmøter i forretningsområdene, og tiltak iverksettes der det er nødvendig. Når vi lykkes med tiltakene ser vi at kundetilfredsheten og reiseantallet øker.

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.

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 har gitt innspill til Norske Tog i anskaffelse av nye lokaltog (type N05) 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 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.

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).

S4-4 Mål

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).

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 2025	Mål 2025	Mål 2026
Volumvekst tog Norge	3.8%	4,30 %	2,60 %
Kundetilfredshet tog Norge (Kilde: J.dir)	78	78	79
Kundetilfredshet kommersiell buss	83	85	83
Total punktlighet tog Norge	88.1 %	90 %	90 %
Operatørvhengig punktlighet tog Norge	98,3 %	98,6 %	98,4 %
Operatørvhengig regularitet tog Norge	99,7 %	99,7 %	99,7 %



G1 Forretnings-skikk

Hvorfor er temaet viktig for Vy?

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. Som et ledd i dette er det vedtatt og kommunisert etiske retningslinjer for Vy.

Vi har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse for å identifisere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Denne prosessen er beskrevet nærmere på side 54 i rapporten.

Vesentlige temaer som ble identifisert innenfor temaet forretnings-skikk er:



Vesentlige tema og undertema

Forretningskultur

Positiv påvirkning (VK)

Holde høye standarder for etikk, noe som påvirker leverandørkjeden positivt

Beskyttelse av varslere

Positiv påvirkning (EO)

Opplyse og lære opp om rapportering av kritikkverdige forhold

Korrupsjon og bestikkelser

Negativ påvirkning (VK)

Inhabilitet og korrupsjon*

*Ny i 2025

Vy er til dels finansiert gjennom direkte betaling fra kunder, og offentlige midler gjennom avtaler med organer som fylkeskommuner og Jernbandrektoratet. 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.

GOV-1 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, Etske retningslinjer og Etske 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 47 og 48 i rapporten.

G1-1 Strategier for god forretningsskikk og bedriftskultur

Etiske retningslinjer

Vy har utarbeidet et etisk regelverk. Regelverket er ment som et sett av normer og prinsipper til veiledning for Vys medarbeidere og deres handlinger. De etiske retningslinjene er en del av arbeidsavtalen med ansatte, og inngår i e-læringsmoduler som gjennomføres av konsernets ledere.

Som en videreføring av dette er det utarbeidet etiske krav til leverandører som bla. inneholder forventninger og bestemmelser om menneske- og arbeidstakerrettigheter samt arbeid med miljø.

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 131 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 med 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 112.

G1-3 Tilfeller av korrupsjon og bestikkelser

Det gjennomføres årlig risikoanalyser og tilhørende gjennomgang av internkontroll for misligheter og korrupsjon. Det er satt et mål om ingen tilfelle av korrupsjon og bestikkelser. Det er ikke registrert korrupsjonssaker og tilhørende rettstviser i Vy i 2025. Det er heller ingen domfellelser eller bøter vedrørende dette.

Årsregnskap Vy-konsernet

Årsregnskap – Vy-konsernet

Resultatoppstilling	Side	138	15	Finansiell risikostyring	Side	161
Balanse	Side	139	16	Derivater	Side	162
Kontantstrømoppstilling	Side	140	17	Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet	Side	162
Egenkapitalutviklingen	Side	141	18	Finansielle instrumenter etter kategori	Side	163
Segmentinformasjon	Side	142	19	Kontanter og bankinnskudd	Side	164
Noter	Side	143	20	Aksjekapital og overkurs	Side	164
1 Prinsippnoter for virksomheten i Vy-konsernet	Side	144	21	Rentebærende gjeld	Side	165
2 Aksjer i datterselskap	Side	149	22	Skatter	Side	166
3 Konsern- og virksomhetsstruktur	Side	150	23	Personalkostnader	Side	168
4 Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side	151	24	Pensjoner og lignende ytelser	Side	168
5 Inntekter	Side	152	25	Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	170
6 Leieavtaler	Side	153	26	Andre avsetninger for forpliktelser	Side	170
7 Varige driftsmidler	Side	154	27	Tap på kontrakter	Side	171
8 Periodisk vedlikehold	Side	157	28	Andre kostnader	Side	171
9 Immaterielle eiendeler	Side	157	29	Finansielle poster	Side	171
10 Investeringer i tilknyttede selskaper	Side	158	30	Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	172
11 Investering i felleskontrollert virksomhet	Side	159	31	Nærstående parter	Side	173
12 Beholdning komponenter	Side	160	32	Betingede utfall	Side	178
13 Garantier	Side	160	33	Virksomhetssammenslutninger	Side	178
14 Kundefordringer og andre fordringer	Side	160	34	Salg av virksomhet	Side	179
			35	Hendelser etter balansdagen	Side	179

Resultatoppstilling

	Noter	2025	2024
Driftsinntekter	5,34	20 827	19 359
Lønn og andre personalkostnader	23	8 807	8 249
Avskrivninger og nedskrivninger	7,9	2 555	2 334
Andre kostnader	28	8 451	8 359
Sum driftskostnader		19 813	18 942
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	11	92	72
Andel resultat i tilknyttede selskaper	10	2	4
Driftsresultat		1 108	493
Finansielle poster			
Finansinntekter	29	157	182
Finanskostnader	29	-807	-822
Netto finanskostnad pensjoner	24,29	-5	-22
Urealiserte verdiendringer	29	37	38
Sum finansielle poster		-618	-624
Resultat før skattekostnad		490	-131
Skattekostnad	22	-61	19
Periodens resultat		429	-112
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		429	-112
SUM		429	-112
Utvidet resultat			
Periodens resultat		429	-112
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	24	114	506
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	22	-25	-111
Poster som kan reverseres over resultatet			
Omregningsdifferanser valuta		93	24
Periodens totalresultat		611	307
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		611	307
Periodens totalresultat		611	307

Balanse

	Noter	31.12.2025	31.12.2024
Eiendeler			
Immaterielle eiendeler	9	1 119	1 081
Utsatt skattefordel	22	385	365
Varige driftsmidler	7	15 165	15 282
Investeringer i tilknyttede skaper	10	19	20
Finansielle anleggsmidler	18	118	123
Pensjonsmidler	24	215	333
Sum anleggsmidler		17 021	17 204
Investering i felleskontrollert virksomhet	11	289	245
Beholdning komponenter	12	237	395
Kundefordringer og andre fordringer	14	2 433	2 445
Finansielle eiendeler	17	2 852	1 811
Derivater	16	1	3
Kontanter og bankinnskudd	19	1 250	964
Sum omløpsmidler		7 062	5 863
Sum eiendeler		24 083	23 067

Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	20	3 842	3 387
Annen egenkapital		800	189
Sum egenkapital		4 642	3 576
Rentebærende gjeld	21,30	11 958	12 317
Utsatt skatt	22	191	156
Pensjonsforpliktelser	24	311	487
Andre avsetninger for forpliktelser	26	171	162
Sum langsiktig gjeld		12 631	13 122
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	25,26	4 069	3 943
Betalbar skatt	22	82	131
Rentebærende gjeld	21,30	2 657	2 295
Derivater	16	2	-
Sum kortsiktig gjeld		6 810	6 369
Sum egenkapital og gjeld		24 083	23 067

Oslo, 12. februar 2026

Konsernstyret i Vygruppen

Ingvald Løyning/Styreleder

Geir Inge Stokke

Espen Almlid

Dina Elverum Aune

Marianne Ødegaard Ribe

Ove Sindre Lund

Frank Christensen

Line Steinseth

Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2025	2024
Årsresultat før skatt		490	-131
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	7,9,29	2 555	2 342
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler og virksomhet		-216	-85
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	24	-190	-65
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	26	-31	-90
Netto urealiserte verdiendringer	29	-22	-20
Renteposter, periodisering		-59	-47
Resultatandel felleskontrollert virksomhet og TS	10, 11	-94	-76
Endring arbeidskapital		780	164
Betalte skatter		-3	-4
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		3 210	1 988
Kjøp av datterselskap fratrukket likvid beholdning	33	81	-3
Salg av datterselskap fratrukket likvid beholdning	34	203	20
Endring i finansielle eiendeler		-950	339
Kjøp av varige driftsmidler	7, 9	-398	-458
Salg av varige driftsmidler		110	116
Mottatt utbytte		52	41
Netto kontantstrøm til investeringsaktiviteter		-902	55
Opptak av kort- og langsiktig lån		-	3
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån		-3	-1
Betaling av avdrag leieforpliktelser		-2 021	-1 639
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer	20	-	-27
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-2 024	-1 664
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		284	379
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	19	964	584
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		2	1
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	19	1 250	964

Egenkapitalutviklingen

2025	Annen egenkapital			Sum
	Aksjekapital og overkurs	Omregn.differanse	Opptjent egenkapital	
Egenkapital 1. januar	3 387	94	95	3 576
Årets resultat	-	-	429	429
Fra utvidet resultat	-	93	89	182
Kapitalforhøyelse ved tingsinnskudd	455	-	-	455
Egenkapital 31. desember 2025	3 842	187	613	4 642

2024	Annen egenkapital			Sum
	Aksjekapital og overkurs	Omregn.differanse	Opptjent egenkapital	
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

Segmentinformasjon

Virksomhetssegmenter

Per 31. desember 2025 har konsernet virksomhet innen følgende hovedsegmenter:

- (1) Persontog: Persontransportvirksomhet med tog
- (2) Buss: Persontransportvirksomhet med buss
- (3) Gods: Godstransport med tog
- (4) Flytoget: Et hurtiggående dedikert flytogtilbud som forbinder Oslo Lufthavn, Garder-moen, med Oslo og Drammen
- (5) Annet: Øvrig virksomhet og konsernfunksjoner (se også prinsippnoten)

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

2025	Persontog	Buss	Gods	Flytoget *)	Annet/elim	Konsern
Salgsinntekter	4 344	9 368	1 308	796	371	16 187
Offentlig kjøp	3 598	-	-	-	-	3 598
Andre inntekter	589	197	63	34	160	1 042
Driftsinntekter	8 531	9 564	1 371	829	531	20 827
Driftskostnader	7 086	7 902	1 255	661	477	17 381
Av- og nedskrivinger	966	1 246	177	114	52	2 555
Sum driftskostnader	8 052	9 148	1 432	775	529	19 936
Resultatandel i tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	2	-	-	92	94
Driftsresultat før engangseffekter	479	419	-61	54	94	985
Resultatført fra utkjøp pensjon **)	-	-	123	-	-	123
Driftsresultat	479	419	62	54	94	1 108
Segment eiendeler	9 413	9 350	1 166	1 018	2 510	23 457
Investeringer	611	1 860	56	390	30	2 947

*) Flytoget er innregnet med regnskapsmessig virkning fra 1.april 2025.

**) CargoNet har i 2025 mottatt ESA godkjent støtte for utkjøp av deler av selskapets pensjonsforpliktelse mot SPK. Nettoeffekten er lagt i driftsresultatet

2024	Persontog	Buss	Gods	Flytoget *)	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

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 og overkurs
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. Salg av virksomhet
35. Hendelser etter balansedagen

Konsernregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 12. februar 2026.

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 2025 ble vedtatt av styret 12. februar 2026.

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 2025 er konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2024.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

Endringene i IFRS standarder og tolkninger med virkning for 2025-årsregnskapet er vurdert å ikke ha vesentlig effekt på Vy-konsernets finansielle rapportering. For kommende år vil innføringen av IFRS 18 medføre endringer, herunder en ny struktur for resultatoppstillingen samt krav til opplysninger om ledelsesdefinerte resultatmål.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

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

Områder hvor bruk av estimer og forutsetninger er vesentlige for konsernregnskapet:

Leieavtale IFRS 16

Ved fastsettelse av leieperiode for den enkelte kontrakt må konsernet løpende vurdere om det foreligger forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det skal tas hensyn til ved fastsettelse av leieperioden. Disse vurderingene involverer stor grad av skjønn da

forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert at konsernet skal benytte vil medtas. Konsernet har fastsatt retningslinjer for vurderingene slik at alle relevante forhold blir ivaretatt på en konsistent måte. Leieavtaler for tog- og 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 bruk av estimer.

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 persontrafikkjenester resultatføres i den perioden som leveransene foretas som samsvarer med tidspunkt for overførsel av tjeneste til kunden. Dette vil i praksis bety ved gjennomføring av reisen, i tråd med IFRS 15. I forbindelse med offentlig kjøp så har konsernet avtale om overskuddsdeling

av resultatet med 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 bruksretteeiendelen 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 fratrasket 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 kontantstrømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger (unntatt goodwill).

Mulige tapskontrakter

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

Før en eventuell avsetning gjøres for kontrakter etter IAS 37, foretas en evaluering av verdiene etter IAS 36 (se avsnitt for 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 driftskostnader inklusive kapitalslit som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over den forventede tapsperioden. Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere tapsavsetninger.

Finansielle eiendeler

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

Beholdning komponenter og varer

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

Netto realisasjonsverdi er estimert salgspris fratrukket kostnader for ferdigstilling 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 estimer for fremtid.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetreksmidler, 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 fordelene kan benyttes.

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

Pensjonsforpliktelser

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

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

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

Gjennom innskuddsplanene betaler konsernet et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser

etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

Avsetninger

Konsernet regnskapsfører avsetninger for 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 diskonteringsrate 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 2025. 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	1 250	16
Agilia AS	1. oktober 2001	Oslo	100 %	61	10	1
Finse Forsikring AS	8.november 2001	Oslo	100 %	59	320	12
CargoNet AS	1. januar 2002	Oslo	100 %	453	124	-15
Vy Tåg AB	1. januar 2007	Gävle	100 %	-	2	-38
Vy Tog AS	16. juni 2016	Oslo	100 %	516	475	21
Vy Mobility AS	14. mai 2018	Oslo	100 %	87	119	4
Tømmervogner AS*	31. desember 2008	Oslo	45 %	2	8	0
Flytoget AS**)	31.mars 2025	Oslo	100 %	455	520	31
SUM				2 966	2 828	32

* Vygruppen AS eier 45% og CargoNet AS eier 55%.
** Flytoget AS ble kjøpt i form av tingsinnskudd av aksjer med virkning fra 31.mars 2025.

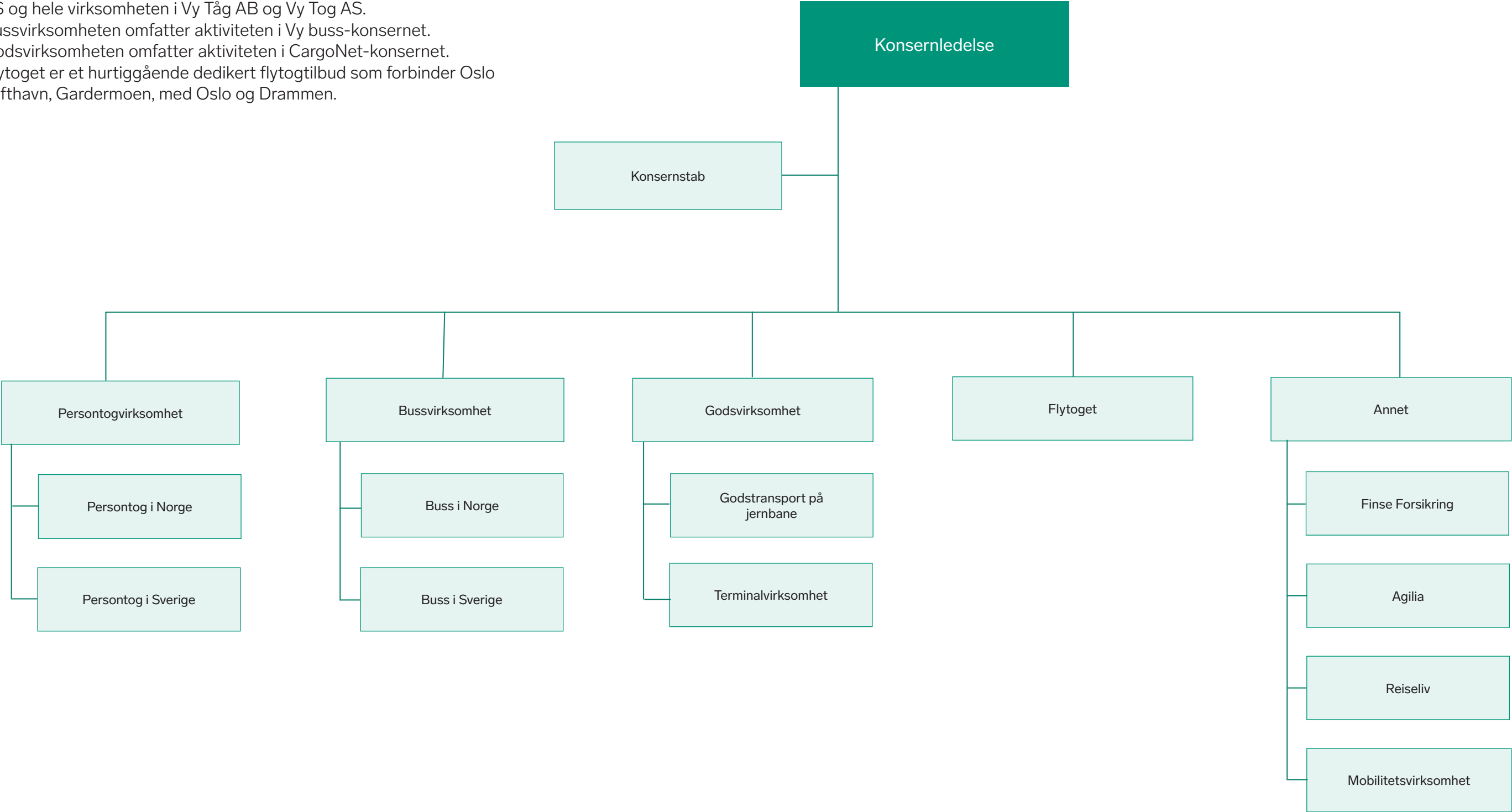
Det er oppgitt 100 % av bokført egenkapital i selskapene pr. 31. desember 2025.

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.
- Flytoget er et hurtiggående dedikert flytogtilbud som forbinder Oslo Lufthavn, Gardermoen, med Oslo og Drammen.



Note 4

Vy-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden



Note 5

Inntekter

Driftsinntekter per kategori	2025	2024
Transportinntekter	19 424	17 883
Andre driftsinntekter	1 403	1 476
Sum	20 827	19 359

Driftsinntekter per land	2025	2024
Norge	18 269	16 545
Sverige	2 558	2 814
Sum	20 827	19 359

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. Dette gjelder statens kjøp av persontrafikktjenester for til sammen 3.188 MNOK (2024: 2.978 MNOK).

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 2025	14 598	13 749
Avdrag	-2 025	-
Avskrivninger	-	-2 105
Innregning og endringer i avtaler	1 947	1 975
Annet/ valutaeffekter	79	70
Sum utgående balanse per 31. desember 2025	14 599	13 689
Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 714 MNOK for 2025		
	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		

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2025	2024
Kortsiktig gjeld	2 657	2 295
Langsiktig gjeld	11 942	12 303
Sum	14 599	14 598

Det foreligger i tillegg fremtidige leieforpliktelser på ca 5 544 MNOK (nominelt) som ikke er innregnet. Dette vedrører i hovedsak leie av driftsmidler som er inngått men ikke levert. Leieforpliktelse og bruksrettighet vil bli innregnet når driftsmidlene er levert og gjort tilgjengelige for konsernet.

Andre opplysninger		
Leieavtaler ikke innregnet	2025	2024
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	158	143
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	27	27
Sum	185	170

Resultatregnskap		
Inntekter fra fremleie	6	7
Kontantstrøm		
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	2 739	2 351

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 2025	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
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

Regnskapsåret 2025								
Inngående balanse	417	1 044	55	18	11 815	1 899	34	15 282
Omregningsdifferanser	4	9	-	-	60	10	-	84
Oppkjøp/avgang av datterselskap	41	-9	-4	9	324	-757	-	-396
Akk.avskr. oppkjøp datterselskaper	-41	14	4	-	-	295	-	272
Tilgang	240	117	-	18	1 916	256	12	2 559
Avgang	-11	-355	-	-	-474	-59	-16	-915
Akkumulerte avskrivninger avganger	5	311	-	-	391	70	16	793
Overføring til/fra AUU	17	-	-	-17	-	-	-	-
Årets avskrivninger	-101	-237	-6	-	-1 756	-334	-15	-2 449
Årets nedskrivninger	-	-63	-2	-	-	-	-	-65
Sum	572	831	47	28	12 276	1 380	31	15 165

Balanse 31. desember 2025								
Akkumulert anskaffelseskost	2 309	10 875	183	28	18 346	3 090	75	34 906
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 737	-10 044	-136	-	-6 070	-1 710	-44	-19 741
Sum	572	831	47	28	12 276	1 380	31	15 165

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

	Maskiner og utstyr	Transport- midler	Tomter og bygninger	Anlegg under utførelse	Bruksrett buss og tog	Bruksrett lokaler	Bruksrett annet	Sum
Balanse 1. januar 2024								
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 nedskrivninger	-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
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år	3 - evig		1 - 10 år	1 -20 år	1 - 10 år	
Av- og nedskrivninger							2025	2024
Årets avskrivninger varige driftsmidler							2 449	2 269
Årets nedskrivninger varige driftsmidler							65	27
Årets av- og nedskrivninger immaterielle eiendeler (note 9)							41	38
Sum av- og nedskrivninger							2 555	2 334

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 2025 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%-2,5%	
Diskonteringsrente	8,9%-9,5%	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	4,5%-5,4%	vurderinger etter IAS 37

Basert på hovedforutsetningene har konsernet foretatt nedskrivninger på driftsmidler i 2025 på MNOK 65 (2024: MNOK 27). Konsernet har kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til bruksverdi per 31. desember 2025 og som samlet er nedskrevet med MNOK 80 (2024: MNOK 96). Konsernet har videre kontantstrømgenererende enheter der driftsmidlene er vurdert til virkelig verdi på driftsmidler per 31. desember 2025 og som samlet er nedskrevet med MNOK 123 (2024: MNOK 74). For kontraktene hvor driftsmidler er nedskrevet til virkelig verdi er samlet bruksverdi på MNOK 451, som var ca MNOK 11 høyere enn virkelig verdi.

Sensitivitet for transportmidler

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

Diskonteringsrente ved vurdering av transportmidler

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

Diskonteringsrente Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
Rente +1 %	-35	203	226
Rente -1 %	36	203	178
EBITDA			
Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
EBITDA + 1 MNOK per kontrakt	29	203	186
EBITDA - 1 MNOK per kontrakt	-29	203	220

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

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

Note 8

Periodisk vedlikehold

	2025	2024
Periodisk vedlikehold på leide tog		
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-70	-19
Årets utførte periodiske vedlikehold	51	1
Endring avsetning	-68	-52
Balanseført verdi 31. desember	-87	-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 estimer. 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	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Balanse 1. januar						
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
Regnskapsåret						
Inngående balanse	468	458	614	626	1 081	1 084
Omregningsdifferanse - anskaffelseskost	32	8	53	13	85	21
Omregningsdifferanse - av- og nedskrivninger	-9	-2	-15	-3	-24	-6
Oppkjøp	12	-	53	-	65	-
Tilgang	-	4	19	16	19	20
Avgang	-85	-	-2	-	-87	-
Akk. avskrivninger avgang	19	-	2	-	21	-
Årets avskrivninger	-	-	-41	-38	-41	-38
Sum	436	468	683	614	1 119	1 081
Balanse 31. desember						
Akkumulert anskaffelseskost	650	692	1 010	887	1 660	1 579
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-214	-224	-327	-273	-541	-498
Sum	436	468	683	614	1 119	1 081

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. Merkevarer og oppstillingsplasser avskrives ikke.

Nedskrivningstester for goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid

Eventuelle behov for nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid vurderes årlig ved sammenstilling av 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 diskonteringsrate gjenspeiler spesifikk risiko for det relevante segmentet.

For år 2025 er det ikke innregnet nedskrivning av goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt utnyttbar levetid.

Note 10

Investering i tilknyttede selskaper

	2025	2024
Balanseført verdi 1. januar	20	20
Avgang av tilknyttede selskaper	-	-1
Andel av resultatet	-1	1
Sum balanseført verdi 31. desember	19	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.

2025	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Årsresultat	Eierandel %
Nordlandsbuss AS	Bodø	316	272	366	14	34 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	10	7	57	-1	34 %
Sum		326	279	423	13	

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	

Note 11

Investering i felleskontrollert virksomhet

	2025	2024
Balanseført verdi 1. januar	245	210
Andel av resultatet	92	72
Utbytte	-48	-37
Sum balanseført verdi 31. desember	289	245

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 %	235	67	302
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	332	25	387

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	2025	2024
Varige driftsmidler	142	128
Omløpsmidler	203	167
Sum	345	295
Gjeld		
Langsiktig gjeld	7	4
Kortsiktig gjeld	54	52
Sum	61	56
Netto eiendeler	283	239
Resultat	2025	2024
Salgsinntekt	363	314
Kostnader	-271	-246
Årsresultat etter skatt	92	68

Beskrivelse av virksomhetens art:

Flåmsbana AS

Flåmsbana AS har i over 25 år med Vygruppen AS som leverandør av togtransporttjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåmsbana AS driver produktutvikling, salg, markedsføring, kundeservice og merkevareutvikling, samt utvikler grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helårige fjell/fjord togdestinasjon.

Fjord Tours Group AS

Fjord Tours Group AS eies 50% hver av Vygruppen og 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.

Note 12

Beholdning komponenter

	2025	2024
Komponenter	237	395
Sum beholdning komponenter	237	395

Note 13

Garantier

Vy-konsernet har til enhver tid en rekke løpende bankgarantier i forbindelse med den ordinære driften.
Per 31. desember 2025 er det utstedt bankgarantier på til sammen 1 762 MNOK (1 705 MNOK).
Garantien dekker også skyldig forskuddstrekk på lønn for flere av selskapene i konsernet.

Note 14

Kundefordringer og andre fordringer

	2025	2024
Kundefordringer	1 530	1 495
Avsetning for tap	-18	-16
Kundefordringer netto	1 512	1 479
Forskuddsbetalinger	725	793
Andre fordringer	196	173
Sum kundefordringer og andre fordringer	2 433	2 445

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:	2025	2024
Forfalte fordringer på balansedagen	145	88
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	120	48
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	11	20
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	14	20

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 rentedurasjon 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 31.12.2025:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	4 069	-	-	-
Lån	-	5	-	-
Leieforpliktelser	3 020	3 740	8 300	6 957

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:	2025	2024
Bankinnskudd	1 250	964
Plasseringer	2 852	1 811
Finansielle derivater	1	3
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	2 433	2 445
Sum	6 536	5 223

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 47% gir en estimert risiko på -28 MNOK (2024: 42 % -25 MNOK). Denne vurdering og fastsettelse av prosentsatser for verdifall er foretatt i samsvar med standardmodellen for forsikringsselskap ved beregning av kapitalkrav.

Note 16

Derivater

	2025		2024	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	1	-2	3	
Sum	1	-2	3	-

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

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2025	2024
Periodens endring av virkelig verdi	-4	7
Akkumulert endring av virkelig verdi	-1	3

Note 17

Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Verdipapirer	2025	2024
Aksjer og andre rentepapirer/fond - Norge	2 469	1 681
Aksjer og andre verdipapirer/fond - Globalt	59	60
Tidsinnskudd/særvilkår	324	70
Sum	2 852	1 811

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 4,2% per 31. desember 2025 (2024: 4,7 %).

Endringer av virkelig verdi på verdipapirer	2025	2024
Periodens verdiendringer	34	21
Akkumulert verdiendringer	98	64

Note 18

Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
Periode	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Finansielle anleggsmidler	118	123		-	118	123
Derivater	-	-	1	3	1	3
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 708	1 653	-	-	1 708	1 653
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	2 852	1 811	2 852	1 811
Kontanter og bankinnskudd	1 250	964	-	-	1 250	964
Sum	3 076	2 740	2 853	1 814	5 929	4 554

Vy Buss AS har en egen pensjonskasse for ansatte med offentlig pensjonsytelser. Egenkapitalinnskuddet på MNOK 95 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	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Lån (ekskl.leieavtaler)	16	15	-	-	16	15
Leieforpliktelser IFRS 16	14 599	14 598	-	-	14 599	14 598
Derivater	-	-	2	-	2	-
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	3 834	3 761		-	3 834	3 761
Sum	18 449	18 374	2	-	18 451	18 374

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2025:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	2 852	-	-	2 852
Derivater	-	1	-	1
Sum eiendeler	2 852	1	-	2 853
Lån og påløpte renter	-	-	-	-
Derivater benyttet til sikring	-	2	-	2
Sum forpliktelser	-	2	-	2

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

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.

Note 19

Kontanter og bankinnskudd

	2025	2024
Kontanter og bankinnskudd	1 250	964

Herav bundne midler 26 MNOK (2024: 18 MNOK).
Se note 13 for omtale av garantier knyttet til skyldig forskuddstrekk på lønn.

Note 20

Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Sum (MNOK)
Aksjer 1. januar 2025	3 387 905	3 387 905	3 387
Aksjer 31. desember 2025	3 387 905	3 387 905	3 727

Morselskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje har pålydende NOK 1.100 per 31. desember 2025 og eies av den norske Stat ved Samferdselsdepartementet.

Det ble gjennomført en kapitalforhøyelse i 2025 i forbindelse med tingsinnskudd av aksjene i Flytoget AS. Den totale verdien av tingsinnskuddet utgjorde 455 MNOK. Aksjekapitalen ble utvidet med 339 MNOK ved at pålydende på selskapets aksjer ble økt fra NOK 1.000 til NOK 1.100 og overkursfondet økte med 116 MNOK. Se note 33 for ytterligere informasjon.

Det ble ikke utbetalt utbytte i 2025 for regnskapsåret 2024.

Note 21

Rentebærende gjeld

Langsiktig gjeld	2025	2024
Leieforpliktelser IFRS 16	11 942	12 302
Gjeldsbrev og andre lån	16	15
Sum	11 958	12 317
Kortsiktig gjeld		
Leieforpliktelser IFRS 16	2 657	2 295
Sum	2 657	2 295
Sum lån	14 615	14 612

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

Lån og swapper	2025	2024
6 måneder eller mindre	3 912	3 490
Over 6 måneder	-	-
Forfall for langsiktige lån er som følger:	2025	2024
Mellom 1 og 2 år	845	754
Mellom 2 og 5 år	1 968	1 756
Over 5 år	1 099	980
Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2025	2024
Andre lån	NOK 5,74	5,90
Andre lån	SEK 3,58	4,66

Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:	2025	2024
NOK	3 365	2 527
SEK	547	963
Sum	3 912	3 490
Konsernet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2025	2024
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:	2025	2024
Betalbar skatt	77	127
Endring i utsatt skatt	-16	-146
Skattekostnad	61	-19

Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2025	2024
Årets betalbare skattekostnad	82	131
Betalbar skatt i balansen	82	131

Den faktiske betalbare skatten i balansen vil bli utlignet mot konsernbidrag som foreslås vedtatt i år 2026 for inntektsåret 2025.

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2025	2024
Årsresultat før skatt	490	-131
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats	107	-27
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre permanente forskjeller knyttet til investeringer (fritaksmetoden)	-34	4
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	1	2
Andre ikke skattepliktige inntekter	-20	-27
Endring i nedvurdering av utsatt skattefordel	7	29
Skattekostnad	61	-19
Effektiv skattesats	12 %	15 %

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.

2025	01.01.	Valuta omregn.	Kjøp/ salg av datter- selsk.	Res ført i per.	Ført mot utvid. res	Ført direkte mot EK	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)								
Driftsmidler	-800	-17	10	35	-	-	-	-772
Immaterielle eiendeler	-571	-36	-	16	-	-	-	-591
Finansielle eiendeler	-337	-	3	122	-	-	-	-213
Varer	61	-	-21	4	-	-	-	43
Fordringer	-1	-	-5	11	-	-	-	5
IFRS 16	732	-	-55	132	-	-	-	809
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-78	-	-	-35	-	18	-	-95
Pensjonsforpliktelse	484	-	252	-315	-114	-	-	306
Avsetning for forpliktelser	230	-	-	-10	-	-	-	221
Gevinst- og tapskonto	-40	-	5	7	-	-	-	-28
Underskudd til fremføring	2 356	72	394	94	-	-	-572	2 345
Annet	-10	-6	-	38	-	-	-	22
Sum brutto midlertidige forskjeller	2 025	15	582	99	-114	18	-572	2 052
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-1 125	-72	-	-33	-	-	-	-1 230
Netto midlertidige forskjeller	900	-58	582	66	-114	18	-572	822
Netto utsatt fordel/ forpliktelse 22%	209	-12	128	16	-25	4	-126	194

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

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 253 MNOK (232 MNOK) knyttet til skattemessig fremførbart underskudd på 1 230 MNOK (1 124 MNOK).

Note 23

Personalkostnader

	2025	2024
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	8 213	7 611
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 24)	596	512
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 24)	-140	18
Andre personalkostnader	138	108
Sum	8 807	8 249

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

	2025	2024
Gjennomsnittlig antall årsverk	10 198	10 073
Gjennomsnittlig antall ansatte	12 428	12 035

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 tjenstepensjon. 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 202 (280) aktive , 2 409 (2 734) pensjonister og 1 214 (1 555) 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 202 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.

3 335 (3 175) ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2025

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 31.12.2025 MNOK 52.

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 8 212 (8 897) ansatte.

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

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

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2025	2024
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	3 097	3 969
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-3 020	-3 836
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	77	133
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	19	21
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	96	154
Herav i balansen:		
Pensjonsmidler	215	333
Pensjonsforpliktelse	311	487
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	96	154
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	154	726
Endring ved inntak av selskap	248	-
Årets aktuarielle avvik og planendring	-114	-476
Effekt av utkjøp pensjonister og oppsatte rettigheter	-123	-
Årets pensjonsopptjening/ending forpliktelse arbeidsgiveravgift	-22	-29
Netto finansposter pensjon	5	22
Årets innbetaling til ordningene	-52	-89
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	96	154
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	-17	18
Netto resultateffekt av utkjøp pensjonister og oppsatte rettigheter i Cargonet AS *)	-123	-
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 23	-140	18
Årets finansposter pensjoner	5	22
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	-135	40
Innskuddsplaner		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad – se note 23	596	512
Totale pensjonskostnader	461	552

*) Kostnad for utkjøp av pensjonsforpliktelser for oppsatte rettigheter og pensjonister i CargoNet AS er motregnet mot ESA godkjent støttebeløp mottatt av Samferdselsdepartementet og nettoført som personalkostnader

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 %	-91 %	79 %	7 %	-5 %	97 %	-76 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	-11 %	14 %	0 %	0 %	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:

	2025	2024
Diskonteringsrente	4,55% *)	4,55 %
Forventet avkastning	4,55% *)	4,55 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	4,00 %	4,00 %
G-regulering	3,75 %	3,75 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,75 %	3,00 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %

*) Da Flytoget AS er i prosess med utkjøp av oppsatte rettigheter og pensjonister i 2026, har aktuarberegningen hensyntatt rente på 3,9% i tråd med Regnskapsstiftelsens forutsetninger slik SPK forventes å legge til grunn i utkjøpsprisen.

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2025

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 4,55% (4,55%). 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 1,75 % og en langsiktig inflasjon på 2,00 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25 % for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

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

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

Mann 21,1 år
Kvinne 24,3 år

Aktuarielle avvik 2025 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

	2025	2024
Leverandørgjeld	940	1 061
Skyldig offentlige avgifter	233	181
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	2 896	2 701
Sum	4 069	3 943

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

2025	Ventelønn, omstilling	Avsetning for tap på kontrakter (se note 27)	Annet	Sum
Inngående balanse	78	39	80	197
Endret avsetning i året	-	5	80	85
Benyttet/reversert i løpet av året	-7	-39	-62	-108
Omregningsdifferanser	-	1	-	1
Sum	71	6	98	175

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

Klassifikasjon i balansen	2025	2024
Andel langsiktig gjeld	171	162
Andel kortsiktig gjeld (medtatt note 25)	4	35
Sum	175	197

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 13 (20) MNOK ved utgangen av 2024. Avsetningen inneholder i tillegg 58 (58) MNOK per 31.12.2025 knyttet til kompensasjon ved endret pensjonsordning.

Note 27

Tap på kontrakter

Det er kostnadsført 5 MNOK (56 MNOK) for fremtidig tap på kontrakter knyttet til toganbud. Det er i tillegg reversert tidligere tapsavsetninger med 39 MNOK (193 MNOK) knyttet til toganbud. 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

	2025	2024
Salgs- og administrasjonskostnader	1 788	1 662
Energi og brensel vedr. drift	1 608	1 574
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	2 773	2 888
Andre driftskostnader	2 282	2 235
Sum	8 451	8 359

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2025	2024
Lovpålagt revisjon	8	6
Andre tjenester utenfor revisjon	2	2
Sum totalt honorar til revisor	10	8

Note 29

Finansielle poster

	2025	2024
Renteinntekter	124	121
Aksjeutbytte	1	
Andre finansinntekter	-	5
Netto valutagevinst	32	56
Sum	157	182

Rentekostnader	-720	-711
Andre finanskostnader, inkludert nedskrivning av aksjer	-6	-14
Netto valutatap	-81	-97
Sum	-807	-822

Netto finansposter pensjon	-5	-22
----------------------------	----	-----

Urealiserte verdiendringer	37	38
Sum finansielle poster	-618	-624

Note 30

Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	Forpliktelser	Sikrings-instrumenter lån	Leie-forpliktelser	Sum
Forpliktelser 1. januar 2025	14	-	14 598	14 612
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-3	-	-2 025	-2 028
Endringer uten kontanteffekt:				
Tilganger finansielle leieforpliktelser	5	-	1 877	1 882
Andre endringer	-	-	69	69
Omregningsdifferanser	-	-	80	80
Forpliktelser 31. desember 2025	16	-	14 599	14 615

	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

Note 31

Nærstående parter

Vy har følgende nærstående parter:

Eier

Vy er eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og i tråd med IAS 24 Opplysninger om nærstående parter unntatt opplysningskrav vedrørende transaksjoner og mellomværende, inkludert forpliktelser, med staten som nærstående part. Dette inkluderer transaksjoner med andre enheter som er nærstående parter, fordi den norske stat har kontroll over, felles kontroll over, eller betydelig innflytelse over både Vy og de andre enhetene.

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	2025	2024
Tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	204	179
Sum	204	179
Kjøp av varer og tjenester	2025	2024
Tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	3	2
Sum	3	2

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

	2025	2024
Fordringer på		
Tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	9	-
Sum	9	-
Gjeld til		
Tilknyttede selskaper og felleskontrollert virksomhet	-	-
Sum	-	-

Det er ingen lån fra nærstående parter.

Sikkerhetsstillelse

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	2025	2024
Ingvald Løyning	Styreleder (fra til 31.03.25)	328	
Berit Svendsen	Styreleder (frem til 31.03.25)	288	556
Geir Inge Stokke	Styremedlem/ nestleder (fra 20.06.22)	386	339
Dina Elverum Aune	Styremedlem (fra 20.06.22)	356	335
Espen Almlid	Styremedlem (fra 20.06.22)	274	257
Marianne Ødegaard Ribe	Styremedlem (fra 31.03.25))	163	
Morten Henriksen	Styremedlem (til 31.03.25)	182	302
Ove Sindre Lund	Styremedlem (ansattvalgt)	299	281
Petter Louis Pettersen	Styremedlem (ansattvalgt)	321	302
Line Steinseth	Styremedlem (ansattvalgt)	274	257
Sum		2 871	2 629

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 563 TNOK, nestleder på 343 TNOK og de øvrige styremedlemmene 280 TNOK hver. I tillegg er det vedtatt honorar til medlemmer i revisjonsutvalget med 87 TNOK for leder og 50 TNOK for hvert av de andre medlemmene, samt kompensasjonsutvalget med 43 TNOK for leder og 26 TNOK for hvert medlem. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst eksklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene.

2025 (Tall i TNOK)	Tittel	Fastlønn	Utbetalt lønn	Andre ytelser*)	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjons-kostnad*
Gro Bakstad	Konsernsjef	4 336	4 413	636	5 049	146
Irene Katrin Thunshelle	Konserndirektør økonomi og finans	2 933	2 954	130	3 084	146
Kristin Elisabeth Flagstad	Konserndirektør Organisasjon og HR	2 201	2 218	130	2 348	146
Ole Engebret Haugen	Konserndirektør og adm direktør Vy buss	3 234	3 255	120	3 375	97
Erik Røhne	Konserndirektør Vy Tog	3 478	3 504	130	3 634	146
Ingvild Storås	Konserndirektør og adm direktør CargoNet (til 31.12.2024)	-	386	-	386	-
Robin Olsen	Konserndirektør og adm direktør CargoNet	2 093	2 093	88	2 181	146
Marius Holm	Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt	2 324	2 340	130	2 470	146
Kristian Kolind	Konserndirektør Strategi og IT	2 722	2 741	130	2 871	146
Ståle Nistov	Administrerende direktør i Flytoget AS	3 130	3 380	111	3 491	146
Sum			27 284	1 605	28 889	1 265

*) Andre ytelser til konsernsjef inkluderer kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidligere arbeidsforhold på 386.

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 2025. Differansen mellom fastlønn og utbetalt lønn knytter seg i hovedsak til at utbetalt lønn hensyntar feriepenger.

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 Hombles (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	25 324	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.

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 2024 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 har i møte 13. februar 2025 vedtatt en mindre ikke-vesentlig endring i punkt 1 som følge av lovendring i allmennaksjeloven § 6-16a samt en justering i punkt 3.4 knyttet til møtetidspunkter i Vygruppens kompensasjonsutvalg.

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

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

1 INNLEDNING

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

Retningslinjene gjelder for Selskapets “ledende personer”, slik dette begrepet anvendes i allmennaksjeloven § 6-16a. Retningslinjene gjelder i samsvar med dette for de enkelte medlemmer av styret, 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 så ofte det vurderes som nødvendig for å følge opp dette. Utvalget utarbeider lederlønsrapporten i samsvar med malen for lønsrapport utarbeidet i tråd med aksjonærrettighetsdirektivet, og legger denne frem for et samlet styre. Når oversikten over samlet utbetalt og innestående lønn og godtgjørelse er klar, gjør kompensasjonsutvalget/styret en fornyet vurdering av lønnsnivået holdt opp mot nivået for selskapene i referansegruppen. Basert på lederlønsrapporten og eventuelle 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 godtgjørelsesordningen: hovedelementet er fastlønn

3.5.1 Fastlønn

Fastlønnen er hovedelementet i ledende ansattes godtgjørelsesordning.

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

Ved 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 inntestående 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

a) Virksomhetssammenslutning i tilknytning til oppkjøp av selskaper mot vederlag:

Den 1. juli 2025 kjøpte Vy Buss AS 100% av aksjene i Busscharter.no AS for et kontantvederlag på 22 MNOK. I tillegg skal selger motta et resultatavhengig vederlag basert på inntjeningen for selskapet for regnskapsårene 2025 og 2026. Virkelig verdi av det betingede vederlaget er innregnet til 6 MNOK.

Den 2. januar 2024 kjøpte Vy Buss AS 100% av aksjene i Turistbussen Ålesund AS for et kontantvederlag på 7 MNOK.

Kontantstrøm knyttet til oppkjøp:	2025	2024
Vederlag i kontanter	22	7
Betinget vederlag	6	
Kontanter og bankinnskudd i selskapet på overtakelsestidspunktet	-13	-4
Netto kontantstrøm knyttet til oppkjøp	15	3

Allokering av vederlaget på overtatte eiendeler og forpliktelser:	2025	2024
Omløpsmidler	5	2
Varige driftsmidler	17	14
Kortsiktig gjeld	-4	-4
Leieforpliktelser IFRS 16	-7	-12
Lån	-4	-
Utsatt skatt	-1	-
Betalbar skatt	-3	-1
Sum netto identifiserbare eiendeler	3	-1
Goodwill	12	4
Sum	15	3

b) Virksomhetssammenslutning i form av tingsinnskudd av aksjer:

Både Vygruppen AS og Flytoget AS var frem til slutten av mars 2025 to heleide datterselskaper av Samferdselsdepartementet. For å samle de to selskapene til ett statlig persontogsselskap, overtok Vygruppen AS 100% av aksjene i Flytoget AS den 31. mars 2025 som tingsinnskudd. Aksjene ble skutt inn til en verdi lik regnskapsmessig bokført egenkapital i Flytoget AS, dvs til regnskapsmessig kontinuitetsverdi etter aksjeloven §10-12 1. ledd 3. pkt. Regnskapsmessig bokført egenkapital ble fastsatt på bakgrunn av balansetall per 7. mars 2025. Endringen i bokført egenkapital fra 7. mars til 31. mars 2025 er bokført som økt overkursfond i Vygruppen AS.

Overtatte eiendeler og forpliktelser i Flytoget AS:	2025	2024
Omløpsmidler	636	-
Varige driftsmidler	370	-
Immaterielle eiendeler	52	-
Utsatt skattefordel	142	-
Kortsiktig gjeld	-162	-
Pensjonsforpliktelser	-252	-
Leieforpliktelser IFRS 16	-329	-
Annen langsiktig gjeld	-2	-
Sum netto identifiserbare eiendeler	455	-
Økning av aksjekapitalen i Vygruppen AS knyttet til tingsinnskuddet:	339	-
Økning av overkursfondet i Vygruppen AS knyttet til tingsinnskuddet:	109	-
Økning av overkursfondet i Vygruppen AS knyttet til endringen i bokført egenkapital i Flytoget AS fra 7. mars til 31. mars 2025	7	-
Sum	455	-

Note 34

Salg av virksomhet

Den 29. april 2025 solgte Vy Buss AS 100% av aksjene i Team Verksted Holding AS til Relais Group Plc. for et kontantvederlag på 234 MNOK. Salget inkluderte også selskapene Team Verksted AS og LVD Lastvagnsdelar AS, begge heleide datterselskap av Team Verksted Holding AS. Gjennomføringen skjedde 10. juni 2025.

Kontantstrøm knyttet til salg av virksomhet:	2025	2024
Vederlag i kontanter	234	-
Salgskostnader	-31	-
Netto kontantstrøm knyttet til salg av virksomhet	203	-

Allokering av vederlaget på overtatte eiendeler og forpliktelser:	2025	2024
Omløpsmidler	299	-
Varige driftsmidler	511	-
Immaterielle eiendeler	65	-
Pensjonsmidler	3	-
Utsatt skattefordel	14	-
Kortsiktig gjeld	-310	-
Leieforpliktelser IFRS 16	-530	-
Sum netto eiendeler	52	-
Netto kontantstrøm knyttet til salg av virksomhet	203	-
Gevinst ved salg av virksomhet	151	-

Gevinst ved salg av virksomhet er presentert i resultatregnskap under linjen “Driftsinntekter”.

I note 5 Inntekter er gevinsten medtatt som “Andre driftsinntekter”

I kontantstrømanalysen vises gevinsten innen Investeringsaktiviteter som “Salg av datterselskap fratrullet likvid beholdning”.

Note 35

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	182	15 Aksjekapital og overkurs	Side	193
Balanse	Side	183	16 Rentebærende gjeld	Side	193
Kontantstrømoppstilling	Side	184	17 Skatter	Side	194
Egenkapitalutviklingen	Side	185	18 Personalkostnader	Side	195
Noter	Side	186	19 Pensjoner og lignende forpliktelser	Side	196
1 Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	Side	187	20 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side	198
2 Aksjer i datterselskap	Side	187	21 Andre avsetninger for forpliktelser	Side	198
3 Persontogvirksomhet i Norden	Side	187	22 Av-og nedskrivninger	Side	199
4 Segmentinformasjon	Side	187	23 Andre kostnader	Side	199
5 Leieavtaler	Side	188	24 Finansielle poster	Side	199
6 Varige driftsmidler	Side	189	25 Nærstående parter	Side	200
7 Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter	Side	190	26 Betingede utfall	Side	200
8 Investeringer i felleskontrollert virksomhet	Side	190	27 Hendelser etter balansedagen	Side	200
9 Beholdning komponenter	Side	191			
10 Kundefordringer og andre fordringer	Side	191			
11 Finansiell risikostyring	Side	191			
12 Periodisk vedlikehold	Side	192			
13 Finansielle instrumenter etter kategori	Side	192			
14 Kontanter og bankinnskudd	Side	193			

Resultatoppstilling

	Noter	2025	2024
Driftsinntekter	4	7 390	7 200
Lønn og andre personalkostnader	18	2 430	2 287
Avskrivninger og nedskrivninger	6,22	842	812
Andre kostnader	23	3 800	3 704
Sum driftskostnader		7 072	6 803
Driftsresultat		318	397
Finansielle poster			
Finansinntekter	24	264	289
Finanskostnader	24	-456	-542
Netto finanskostnad pensjoner	19, 24	-9	-11
Urealiserte verdiendringer	24	74	34
Sum finansielle poster		-127	-230
Resultat før skattekostnad		191	167
Skattekostnad	17	-32	-46
Periodens resultat		159	121
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		159	121
Utvidet resultat			
Årets resultat		159	121
Poster som ikke skal reverseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	19	127	120
Skatt relatert til poster som ikke skal reverseres	17	-28	-26
Periodens totalresultat		258	215
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		258	215

Balanse

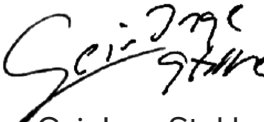
	Noter	31.12.2025	31.12.2024
Eiendeler			
Utsatt skattefordel	17	120	113
Varige driftsmidler	6,22	7 169	7 372
Investeringer i datterselskaper	2	2 966	2 511
Finansielle anleggsmidler	13	11	19
Lån til foretak i samme konsern	25	1 026	1 299
Sum anleggsmidler		11 292	11 315
Investering i felleskontrollert virksomhet	8	160	160
Beholdning komponenter	9	83	159
Kundefordringer og andre fordringer	10,11,12	1 132	1 080
Finansielle eiendeler til virkelig verdi	11	1 961	1 425
Kontanter og bankinnskudd	11,13, 14	1 002	845
Sum omløpsmidler		4 338	3 669
Sum eiendeler		15 630	14 984

Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	15	3 842	3 387
Annen egenkapital		705	447
Sum egenkapital		4 547	3 834
Rentebærende gjeld	5,7,16	6 345	6 616
Pensjonsforpliktelser	19	73	229
Andre avsetninger for forpliktelser	21	159	149
Sum langsiktig gjeld		6 577	6 994
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	20	3 212	3 001
Betalbar skatt	17	61	111
Rentebærende gjeld	5,7,16	1 233	1 045
Sum kortsiktig gjeld		4 506	4 156
Sum egenkapital og gjeld		15 630	14 984

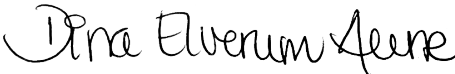
Oslo, 12. februar 2026

Konsernstyret i Vygruppen


Ingvald Løyning/Styreleder


Geir Inge Stokke


Espen Almlid

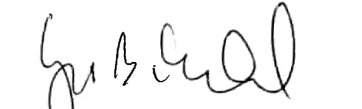

Dina Elverum Aune


Marianne Ødegaard Ribe


Ove Sindre Lund


Frank Christensen


Line Steinseth


Gro Bakstad / Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

	Noter	2025	2024
Årsresultat før skatt		191	167
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	6,22	842	812
Nedskrivning aksjer i datter og felleskontrollert virksomhet	2,24	-	76
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler		-4	-1
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	19	-29	-3
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	21	10	43
Netto urealiserte verdiendringer	24	-119	-25
Renteposter, periodisering		-64	-114
Endring arbeidskapital		234	136
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 061	1 091
Investert i datterselskap og tilknyttede selskap	2	-	-418
Endring i finansielle eiendeler	8	-445	340
Kjøp av varige driftsmidler	6	-2	-9
Mottatt utbytte og konsernbidrag	24	459	161
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		12	74
Mottatt avdrag konsernintern leasefordring		7	7
Betaling avdrag lease forpliktelse		-714	-606
Innbetaling på lån til datterselskap	10	319	
Konsernbidrag betalt til datterselskap		-528	-160
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer		-	-27
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-916	-786
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		157	379
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	845	431
Kontanter og bankinnskudd fra innfusjonerte selskap		-	35
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	14	1 002	845

Egenkapitalutviklingen

2025	Aksjekapital og overkurs	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar	3 387	447	3 834
Årets resultat	-	159	159
Fra utvidet resultat	-	99	99
Kapitalforhøyelse ved tingsinnskudd	455	-	455
Egenkapital 31. desember	3 842	705	4 547

2024	Aksjekapital og overkurs	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

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 og overkurs
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 12. februar 2026.

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	2025	2024
Transportinntekter	6 541	6 464
Andre driftsinntekter	849	736
Sum	7 390	7 200

Informasjon om viktige kunder
Selskapet har en kunde som utgjør mer enn 10 % av driftsinntektene. Dette gjelder statens kjøp av persontrafikktenester for til sammen 3 025 MNOK (2024: 2.832 MNOK).

Note 5

Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2025	7 661	7 316
Avdrag	-714	-
Avskrivninger	-	-836
Tilganger og avganger	632	637
Sum utgående balanse per 31. desember 2025	7 579	7 117
Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 373 MNOK for 2025.		

Spesifikasjon av periodens bevegelse	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse rett til bruk eiendel / leasing forpliktelse per 1. januar 2024	7 543	7 348
Inngående balanse innfusjonert selskap	54	52
Avdrag	-660	-
Avskrivninger	-	-806
Tilganger og avganger	724	722
Sum utgående balanse per 31. desember 2024	7 661	7 316
Rentekostnad leieforpliktelse utgjorde 366 MNOK for 2024.		

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

Gjeld innarbeidet i balansen	2025	2024
Kortsiktig gjeld	1 233	1 045
Langsiktige gjeld	6 345	6 616
Sum	7 579	7 661
Det foreligger i tillegg fremtidige leieforpliktelser på ca 3950 MNOK (nominelt) som ikke er innregnet. Dette vedrører i hovedsak leie av driftsmidler som er inngått men ikke levert. Leieforpliktelse og bruksrettighet vil bli innregnet når driftsmidlene er levert og gjort tilgjengelig for konsernet.		
Andre opplysninger		
Leieavtaler ikke innregnet	2025	2024
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler (med mer enn 1 måneds varighet)	75	36
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	1	-
Sum	76	36
Resultatregnskap	2025	2024
Inntekter fra fremleie	8	61
Kontantstrøm	2025	2024
Totale kontantstrømmer betalt for leieavtaler	1 095	1 131

Note 6

Varige driftsmidler

Balanse 1. januar 2025	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Anlegg under utførelse	Rett til bruk eiendel tog	Rett til bruk eiendel lokaler	Sum
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
Regnskapsåret 2025						
Inngående balanse	35	17	4	6 604	711	7 372
Tilgang	-	-	3	609	27	639
Avgang	-	-	-	-12	-23	-35
Akkumulerte avskrivninger avganger	-	-	-	12	23	35
Overføring til/fra AUU	5	-	-5	-	-	-
Årets avskrivninger	-5	-1	-	-745	-91	-842
Sum	35	16	2	6 468	647	7 169
Balanse 31. desember 2025						
Akkumulert anskaffelseskost	666	25	2	7 902	1 413	10 008
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-631	-8	-	-1 434	-766	-2 839
Sum	35	16	2	6 468	647	7 169
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år		1 - 6 år	1 -20 år	

Balanse 1. januar 2024	Maskiner og utstyr	Transportmidler	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 innfusjonert selskap	-	1	-	379	6	386
Akkumulerte avskrivninger innfusjonert selskap	-	-	-	-328	-5	-333
Tilgang	-		9	682	39	730
Avgang			-	-381	-29	-410
Akkumulerte avskrivninger avganger				381	29	410
Overføring til/fra AUU	27	-	-27	-	-	-
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
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år		1 - 6 år	1 -20 år	

Note 7

Forpliktelser fra finansieringsaktiviteter

	2025	2024
Forpliktelser 1. januar	7 661	7 543
Inngående balanse innfusjonert selskap	-	56
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-714	-660
Tilgang finansielle forpliktelser	6	459
Andre endringer	626	263
Forpliktelser 31. desember	7 579	7 661

Note 8

Investeringer i felleskontrollert virksomhet

	2025	2024
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 %	235	67	302
Fjord Tours Group AS	2019	Oslo	50 %	332	25	387
Totalt				567	92	689

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. Flåmsbana AS driver produktutvikling, salg, markedsføring, kundeservice 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 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.

Note 9

Beholdning komponenter

	2025	2024
Komponenter	83	159
Sum beholdning komponenter	83	159

Note 10

Kundefordringer og andre fordringer

	2025	2024
Kundefordringer	471	458
Konserninterne fordringer	193	188
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	664	646
Forskuddsbetalinger	449	411
Andre fordringer	19	23
Sum kundefordringer og andre fordringer	1 132	1 080

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

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:	2025	2024
Forfalte fordringer på balansedagen	13	6
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	12	-
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	-	6
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	-

Note 11

Finansiell risikostyring

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31. desember 2025:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 212			
Leieforpliktelser	1 267	1 560	5 285	4 991

Vygruppen AS vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2025	2024
Bankinnskudd	1 002	845
Finansielle plasseringer	1 961	1 425
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	1 132	1 080
Sum	4 095	3 350

Note 12

Periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold på leide tog	2025	2024
Inngående balanse (fordring) periodisk vedlikehold 1. januar	-70	-
Inngående balanse innfusjonert selskap		-19
Årets utførte periodiske vedlikehold	51	1
Endring avsetning	-68	-52
Balanseført verdi 31. desember	-87	-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 estimer.

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	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Finansielle anleggsmidler	11	19	-	-	11	19
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 709	1 968	-	-	1 709	1 968
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	1 961	1 425	1 961	1 425
Kontanter og bankinnskudd	1 002	845	-	-	1 002	845
Sum	2 722	2 832	1 961	1 425	4 683	4 257

Forpliktelser 31. desember	Andre forpliktelser til amortisert kost		Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Sum	
Periode	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Finansielle leieavtaler	7 579	7 661	-	-	7 579	7 661
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld (ekskl. lovpålagte forpliktelser)	3 153	2 963	-	-	3 153	2 963
Sum	10 732	10 624	-	-	10 732	10 624

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2025:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Finansielle eiendeler/ plasseringer	1 961	-	-	1 961
Sum eiendeler	1 961	-	-	1 961

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

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

Note 14

Kontanter og bankinnskudd

	2025	2024
Kontanter og bankinnskudd	1 002	845

Herav bundne midler 0 MNOK (2024: 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	2025	2024
<i>Flytende rente</i>		
- Utløper innen ett år	400	400
Sum	400	400

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

Note 17

Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2025	2024
Betalbar skatt	61	110
Endring i utsatt skatt	-29	-64
Skattekostnad	32	46
Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	2025	2024
Årets betalbare skattekostnad	61	111
Betalbar skatt i balansen	61	111
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2025	2024
Årsresultat før skatt	191	167
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	42	37
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	-	17
Andre ikke skattepliktige inntekter	-10	-8
Skattekostnad	32	46
Effektiv skattesats	17 %	27 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2025	01.01.	Resultatført i perioden	Ført mot utvidet resultat	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-242	87	-	-	-155
Varer	29	4	-	-	33
Fordringer	-9	5	-	-	-4
Leieobjekt og forpliktelse	318	125	-	-	443
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-18	-29	-	-	-47
Pensjonsforpliktelse	228	-31	-127	-	70
Avsetning for forpliktelser	218	-8	-	-	210
Gevinst- og tapskonto	-9	2	-	-	-7
Underskudd til fremføring	-	-25	-	25	-
Sum brutto midlertidige forskjeller	515	130	-127	25	543
Netto midlertidige forskjeller	515	130	-127	25	543
Netto utsatt balanseført ford/forpl. 22 %	113	29	-28	6	120

2024	01.01.	Effekt av fusjon datterselskap	Resultatført i perioden	Ført mot utvidet resultat	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

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	2025	2024
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	159	168
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	7	6
Sum	166	174
Utsatt skatt	2025	2024
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-35	-55
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-11	-6
Sum	-46	-61
Utsatt skattefordel i balansen	120	113

Note 18

Personalkostnader

	2025	2024
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	2 205	2 067
Pensjonskostnader – tilskuddsbaserte pensjonsordninger (note 19)	203	181
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 19)	-23	3
Andre personalkostnader	45	35
Sum	2 430	2 287

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

	2025	2024
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 041	1 988
Gjennomsnittlig antall ansatte	2 246	2 170

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 tjenstepensjon. 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 127 aktive, 515 pensjonister og 234 oppsatte rettigheter. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig av størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 127 aktive.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger fot 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. 2267 ansatte var medlem av innskuddsordningen i Storebrand per 31.12.2025.

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 31.12.2025 MNOK 52 (79).

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2025	2024
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	1 030	1 158
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-976	-949
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	54	209
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	19	20
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	73	229
Endring i balanseført netto forpliktelse:		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	229	293
Overført IB pensjonsforpliktelse fra fusjon med Vy Gjøvikbanen AS		59
Årets aktuarielle avvik	-134	-106
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	-19	-15
Netto finansposter pensjon	9	11
Årets innbetaling til ordningene	-11	-13
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 31. desember	73	229
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	-23	3
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 18	-23	3
Årets finansposter pensjoner	9	11
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	-14	14
Innskuddsplaner		
Kalkulert innskuddspensjon ift Trafikkavtale, resultatført som personalkostnad - se note 18	13	14
Arbeidsgivers tilskudd ink. AGA, resultatført som personalkostnad - se note 18	190	166
Totale pensjonskostnader	189	195

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 %	-103 %	88 %	6 %	-5 %	39 %	-29 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	-12 %	15 %	0 %	0 %	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:

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Resultatregnskap						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	0	3	1	40	45	71
Avkorting/oppgjør	-	-	-	-	-	-46
Effekt av planendring	-23	-	-	-	-	-
Årets pensjonsopptjening, resultatført som person-alkostnad	-23	3	1	40	45	25
Netto rentekostnader pensjon	9	11	5	12	7	12
Sum pensjonskostnad	-14	14	6	52	52	37
Balanse						
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	1 030	1 158	1 105	1 933	2 198	2 129
Pensjonsmidler	-976	-949	-833	-1 591	-1 562	-1 593
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	54	209	272	342	636	536
Ordninger over drift	19	20	21	22	24	23
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	73	229	293	364	660	559

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge:

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Diskonteringsrente	4,55 %	4,55 %	3,95 %	3,85 %	2,20 %	1,50 %
Forventet avkastning	4,55 %	4,55 %	3,95 %	3,85 %	2,20 %	1,50 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	4,00 %	4,00 %	3,50 %	3,50 %	2,50 %	1,75 %
G-regulering	3,75 %	3,75 %	3,25 %	3,25 %	2,50 %	1,75 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	2,75 %	3,00 %	2,80 %	2,50 %	1,75 %	1,00 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2025

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 4,55% (4,55%). 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 1,75 % og en langsiktig inflasjon på 2,00 %. Det er i tillegg tillagt en faktor på 0,25% for å hensynta forventet høyere inflasjon på kort sikt. Regulering av pensjoner under utbetaling fastsettes i hovedsak til gjennomsnitt av forventet prisvekst og lønnsvekst.

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

Gjennomsnittlig gjenstående levealder for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K 2013 være:

Kvinne	24,3 år
Mann	21,1 år

Aktuarielle avvik for 2025 skyldes i hovedsak endring i økonomiske og actuarielle 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

	2025	2024
Leverandørgjeld	308	283
Konsernintern leverandørgjeld	1 571	1 501
Skyldig offentlige avgifter	59	38
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	1 274	1 180
Sum	3 212	3 001

Sum leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld til nærstående parter for 2025: 1 571 MNOK (708 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 2025	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	79	70	149
Endret avsetning i året	-	68	68
Benyttet i løpet av året	-7	-51	-58
Sum	72	87	159

Avsetning for forpliktelser 2024	Ventelønn, omstilling	Annet	Sum
Inngående balanse	87	-	87
Inngående balanse innfusjonert selskap	-	19	19
Endret avsetning i året	3	52	55
Benyttet i løpet av året	-11	-1	-12
Sum	79	70	149

Klassifikasjon i balansen	2025	2024
Andel langsiktig gjeld	159	149

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 13 (20) MNOK ved utgangen av 2025 og er hovedsakelig knyttet til nedbemanning. Avsetningen per 31.12.2025 inkluderer i tillegg kompensasjon knyttet til endret pensjonsordning, hvorav restavsetningen ved utgangen av 2025 er på 58 (58) MNOK.

Note 22

Av- og nedskrivinger

	2025	2024
Årets avskrivinger varige driftsmidler (note 6)	842	812
Sum	842	812

Note 23

Andre kostnader

	2025	2024
Salgs- og administrasjonskostnader	995	960
Energi og brensel vedr. drift	324	275
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	857	952
Andre driftskostnader	1 624	1 517
Sum	3 800	3 704

Spesifikasjon av revisjonshonorar total virksomhet (eksklusive mva.):	2025	2024
Lovpålagt revisjon	3	1
Andre tjenester utenfor revisjon	1	1
Sum totalt honorar til revisor	4	2

Note 24

Finansielle poster

	2025	2024
Renteinntekter	179	201
Konsernbidrag	26	27
Uybytte	47	37
Netto valutagevinst	12	25
Sum	264	289
Rentekostnader	-433	-433
Andre finanskostnader	-2	-2
Nedskrivninger av aksjer	-	-76
Netto valutagevinster/tap	-21	-31
Sum	-456	-542
Netto finansposter pensjon	-9	-11
Urealiserte verdiendringer	74	34
Sum finansielle poster	-127	-230

Note 25

Nærstående parter

Vygruppen AS har følgende nærstående parter:

Eier
Vygruppen AS er eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og i tråd med IAS 24 Opplysninger om nærstående parter unntatt opplysningskrav vedrørende transaksjoner og mellomværende, inkludert forpliktelser, med staten som nærstående part. Dette inkluderer transaksjoner med andre enheter som er nærstående parter, fordi den norske stat har kontroll over, felles kontroll over, eller betydelig innflytelse over både Vy og de andre enhetene.

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	2025	2024
Selskap i samme konsern	330	335
Tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter	100	81
Sum	430	416
Kjøp av varer og tjenester	2025	2024
Selskap i samme konsern	506	433
Sum	506	433

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

Fordringer på	2025	2024
Selskaper i samme konsern	204	180
Tilknyttede selskaper og felles kontrollert virksomhet	9	-
Sum	213	180
Gjeld til	2025	2024
Selskaper i samme konsern	1 571	1 501
Sum	1 571	1501
Lån til	2025	2024
Selskaper i samme konsern	1 026	1 299
Sum	1 026	1 299

Det er ingen lån fra nærstående parter.

Vygruppen AS har stilt en morselskapsgaranti på 240 MNOK for sitt heleide datter-selskap 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 skatteinsitamentene 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.

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, 12. februar 2026
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Til Styret i Vygruppen AS

UAVHENGIG BÆREKRAFTSREVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE MED MODERAT SIKKERHET OM UTVALGT BÆREKRAFTSINFORMASJON

Konklusjon med moderat sikkerhet

Vi har utført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet for utvalgt bærekraftsinformasjon som definert i tabellen nedenfor («Utvalgt bærekraftsinformasjon») som inntatt i VYGruppen ASs (Selskapet) årsrapport for rapporteringsperioden som ble avsluttet 31. desember 2025.

Basert på handlingene vi har utført og bevis vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at den Utvalgte bærekraftsinformasjonen for året som ble avsluttet 31. desember 2025, ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med Gjeldende kriterier.

Grunnlaget for konklusjonen

Vi utførte vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med de internasjonale standardene for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 (revidert) – “Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon (ISAE 3000 (revidert))” og (ISAE) 3410 - “Attestasjonsoppdrag om klimagassrapporter (ISAE 3410)” fra International Auditing and Assurance Standards Board.

Innhentede bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon. Våre oppgaver og plikter i henhold til denne standarden er beskrevet nedenfor under Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter.

Informasjonen som er omfattet av vårt attestasjonsoppdrag er presentert i årsrapporten for året som ble avsluttet 31. desember 2025 er som følger:

Utvalgt bærekraftsinformasjon	Gjeldende kriterier
Taksonomiopplysningene i kapittel EU Taksonomi i Årsrapporten («EU Taksonomi rapporteringen»)	Rapportering i samsvar med kravene i artikkel 8 i EU-forordning 2020/852 («taksonomiforordningen»).
Regnskap for klimagassutslipp for rapporteringsperioden som avsluttes 31. desember 2025, herunder Scope 1, Scope 2 og Scope 3 (rapporterte kategorier) klimagassutslipp og de forklarende noteopplysningene på side 76-77, 84 og 86-89. («Klimagassrapporten»)	Rapportering i samsvar med Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, GHG Protocol Scope 2 og Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard.
Beskrivelsen av prosessen som gjennomføres av selskapet for å identifisere vesentlig informasjon (herunder "DVA-Proessen")	Rapportering i samsvar med beskrivelsen i noteopplysning IRO-1 på side 54-56 i Årsrapporten.

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

Vår uavhengighet og kvalitetsstyring

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

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

Andre forhold

Sammenligningstallene som inngår i bærekraftsrapporten har ikke vært gjenstand for et attestasjonsoppdrag. Dette forholdet har ingen betydning for vår konklusjon.

Ansvar for Utvalgt bærekraftsinformasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utforme og implementere en prosess for å identifisere informasjonen som rapporteres blant bærekraftsinformasjonen i samsvar med ESRS 2 IRO-1, og for å opplyse om denne DVA-Proessen gitt i underavsnittet om dobbelt vesentlighetsanalyse, i avsnittet for generelle opplysninger, på sidene 54-56; i årsrapporten. Dette ansvaret inkluderer å:

- forstå konteksten der selskapets aktiviteter og forretningsmessige forbindelser foregår, og å opparbeide en forståelse av dets berørte interessenter,
- identifisere de faktiske og potensielle påvirkningene (både negative og positive) knyttet til bærekraftsforhold, så vel som risikoer og muligheter som påvirker, eller som med rimelighet kan forventes å påvirke, selskapets finansielle stilling, finansielle resultater, kontantstrømmer, tilgang til finansiering eller kapitalkostnad på kort, mellomlang eller lang sikt,
- vurdere vesentligheten av de identifiserte påvirkningene, risikoene og mulighetene knyttet til bærekraftsforhold ved å velge og anvende hensiktsmessige terskler, og
- ta forutsetninger som er rimelige etter omstendighetene.

Ledelsen er også ansvarlig for å utarbeide den Utvalgte bærekraftsinformasjonen i samsvar med Gjeldende kriterier, inkludert;

- utarbeide den Utvalgte bærekraftsinformasjonen i samsvar med Gjeldende kriterier.
- å utforme, gjennomføre og opprettholde slik intern kontroll som ledelsen finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av bærekraftsinformasjonen, inkludert Utvalgt bærekraftsinformasjon, om ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og
- å velge og anvende hensiktsmessige metoder for_ bærekraftsinformasjonen, inkludert Utvalgt bærekraftsinformasjon, og ta forutsetninger og utarbeide estimer som er rimelige etter omstendighetene.

Iboende begrensninger ved utarbeidelse av den Utvalgte bærekraftsinformasjonen

Vi har gjennomført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet om den Utvalgte bærekraftsinformasjonen 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.

Kvantifisering av klimagasser innebærer en iboende usikkerhet, som skyldes at fastsettelsen av utslippsfaktorer og verdier som er nødvendige for å kombinere utslipp av ulike gasser, baserer seg på ufullstendig vitenskapelig kunnskap.

Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter

Vårt ansvar er å planlegge og utføre attestasjonsoppdraget for å oppnå moderat sikkerhet for at Utvalgt bærekraftsinformasjon ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil,

og å avgi en uttalelse med moderat sikkerhet som inneholder vår konklusjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil og er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke beslutningene som treffes av brukere på grunnlag av den Utvalgte bærekraftsinformasjonen som helhet.

Som del av et oppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med ISAE 3000 (revidert) og ISAE 3410 utøver vi profesjonelt skjønn og opprettholder profesjonell skepsis gjennom hele oppdraget.

Våre oppgaver og plikter med hensyn til DVA-Proessen inkluderer å

- opparbeidet oss en forståelse av DVA-Proessen, men ikke for å avgi en konklusjon om effektiviteten av DVA-Proessen, inkludert utfallet av DVA-Proessen,
- vurdere om den identifiserte informasjonen adresserer de relevante opplysningskravene i ESRS 2 IRO-1, og
- utforme og utføre handlinger for å evaluere om DVA-proessen er i samsvar med selskapets beskrivelse av DVA-Proessen, som opplyst om i underavsnittet om dobbelt vesentlighetsanalyse, i avsnittet for generelle opplysninger, på sidene 54-56.

Våre andre oppgaver og plikter med hensyn til Utvalgt bærekraftsinformasjon inkluderer:

- vurdere om selskapets bruk av Gjeldende kriterier er anvendt, som angitt under BP-1 på side 47, som grunnlag for utarbeidelsen av Utvalgt bærekraftsinformasjon, er hensiktsmessig ut fra omstendighetene.
- utføre risikovurderingshandlinger og å opparbeide en forståelse av intern kontroll som er relevante for oppdraget, for å identifisere hvor vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter eller utilsiktede feil sannsynligvis kan forekomme, men ikke med formål om å gi en konklusjon om effektiviteten av selskapets interne kontroll, og
- å utforme og utføre handlinger rettet mot opplysninger i den Utvalgte bærekraftsinformasjonen der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme. Risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes misligheter er høyere enn risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, ettersom misligheter kan innebære fordekt samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.

Sammendrag av utført arbeid

Et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet innebærer å utføre handlinger for å innhente bevis om Utvalgt bærekraftsinformasjon. Handlingene ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet varierer i type og tidspunkt fra handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet, og de er også av et mindre omfang enn handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som er oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet, betydelig lavere enn sikkerheten som ville ha vært oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet.

Typen, tidspunktet for og omfanget av valgte handlinger er gjenstand for profesjonelt skjønn, inkludert identifiseringen av opplysninger der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme i den Utvalgte bærekraftsinformasjonen, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til DVA-Proessen,

- opparbeidet oss en forståelse av DVA-Proessen ved å
 - foreta forespørsler for å forstå kildene til informasjonen som er brukt av ledelsen (f.eks. involvering av interessenter, forretningsplaner og strategidokumenter), og
 - gjennomgå selskapets interne dokumentasjon av DVA-Proessen, og
- vurdere om bevis, innhentet gjennom våre handlinger rettet mot DVA-Proessen implementert av selskapet, er i samsvar med beskrivelsen av DVA-Proessen gitt i underavsnittet om dobbelt vesentlighetsanalyse, i avsnittet for generelle opplysninger, på sidene 54-56.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til den Utvalgte bærekraftsinformasjonen

- opparbeidet oss en forståelse av selskapets rapporteringsprosesser som er relevante for utarbeidelsen av den Utvalgte bærekraftsinformasjonen, ved å
 - opparbeide en forståelse av selskapets kontrollmiljø, prosesser, kontrollaktiviteter og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av den Utvalgte bærekraftsinformasjonen, men ikke med formål om å gi en konklusjon om effektiviteten av selskapets interne kontroll
 - opparbeide oss en forståelse av selskapets risikovurderingsprosess.

- vurdert om informasjon identifisert gjennom prosessen for å identifisere den rapporterte Klimagassrapporten er inkludert i Klimagassrapporten,
- rettet forespørsler til relevante personer og utført analytiske handlinger på utvalgte opplysninger i Klimagassrapporten,
- utført substanshandlinger på utvalgte opplysninger i Klimagassrapporten,
- evaluert hensiktsmessigheten av kvantifiseringsmetoder og rapporteringsprinsipper,
- vurdert metodene, vesentlige forutsetninger og data for utarbeidelse av estimer og fremtidsrettet informasjon.
- opparbeidet oss en forståelse av selskapets prosess for å identifisere økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlige med taksonomiforordningen, og de tilhørende opplysningene i kapitlet for EU Taksonomien,
- vurdert om informasjon om økonomiske aktiviteter som er omfattet av og forenlige med taksonomiforordningen, er inkludert i kapitlet for EU Taksonomien, og
- rettet forespørsler til relevante personer, utførte analytiske handlinger og substanshandling på utvalgte opplysninger etter taksonomien inkludert i kapitlet for EU Taksonomien.

Oslo, 12. februar 2026
Deloitte

Kristine Moum Flateland
Statsautorisert revisor – Bærekraftsrevisor
(elektronisk signert)

