



Due Diligence for Responsible Business Conduct

Account reporting year 2022

for Norske tog AS

□



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



To Readers Of The Report

Business and the public sector have a great impact on people, society, the environment, and animals and can both contribute positively to development, or negatively by causing harm. Businesses therefore hold a central role in achieving UN's Sustainable Development Goals (SDGs).

This report can be used as an account for the Transparency Act, but it has a broader scope with climate and the environment, circular economy, and anti-corruption indicators also being included. Our members are obligated to carry out due diligence and report annually on their work. Base level members also meet the Transparency Act's due diligence duty, and partially the Act's information duty.

Responsible business conduct is the systematic effort that businesses do to identify, prevent or mitigate adverse impacts and explain how they manage their risks of negative impact to people, society, and the environment as well as provide remediation where this is required. Norwegian authorities expect all businesses, regardless of their size, to carry out due diligence in accordance with the UN's Guiding Principles for Business and Human Rights (UNGP) and OECD's Guidelines for Multinational Enterprises. This applies to businesses, the public sector, and organisations.

Ethical Trade Norway's Declaration of Principles (our Code of Conduct) covers the areas of decent work, human rights, environment/climate, anti-corruption, and animal welfare. This report is done in full transparency and in line with UNGP and OECD's guidelines. The reports of all members are publicly accessible on Ethical Trade Norway's website.

Heidi Furustøl

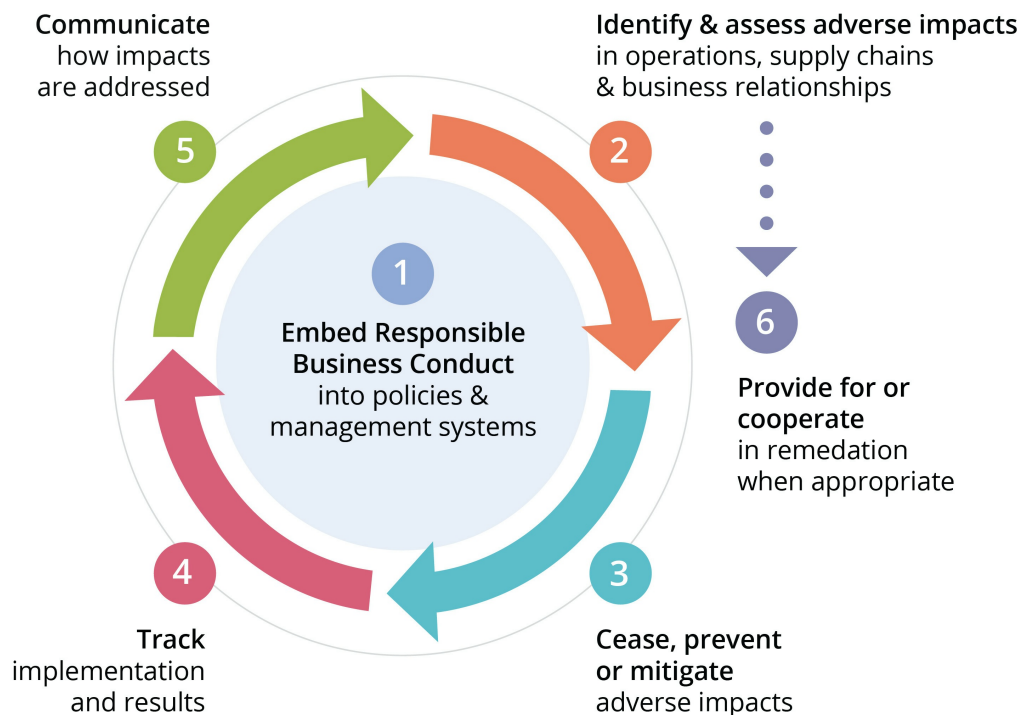
Executive Director

Ethical Trade Norway

Due diligence

This report is based on the UN Guiding Principles on Business and Human Rights and the OECD model for Due Diligence for Responsible Business Conduct.

The model has six steps that describe how companies can work for more responsible and sustainable business practice. However, being good at due diligence does not mean no negative impact on people, planet and the society. It means that the company is open and honest about challenges faced and shows how this is managed in the best possible way in collaboration with its stakeholders. This report is divided in chapters following the OECD model.



Preface From CEO

2022 har vært et travelt og begivenhetsrikt år for Norske tog, hvor vi lykkes godt med vårt hovedoppdrag: Å anskaffe, eie og forvalte tog. Vi har nådd mange viktige og store mål, og samtidig levert et positivt årsresultat.

Norske tog er midt i en periode med svært store og viktige anskaffelser. I 2022 ble Norges største innkjøpsavtale for tog signert med Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 tog. Parallelt har vi jobbet med vurdering av tilbud på nye fjerntog – som med opsjoner kan utgjøre til sammen 100 tog. Det er planlagt signering av denne kontrakten før påske 2023. Med Flirt-togene og disse innkjøpene på plass vil vi ha en mye mer standardisert og moderne togflåte. Trolig har vi da sikret nye, tidsriktige tog for en hel generasjon.

Sentralt i forvaltningsarbeidet er økt bruk av diagnosedata og sensorteknologi som skal bidra til et mer bærekraftig og bedre vedlikehold og forvaltning. I året som har gått startet også midtlivsoppgraderingen av lokaltog type 72 hos Alstom i Sverige. Denne skal gi passasjerene i Oslo-området og på Jærbanen mer pålitelige tog når de kommer tilbake.

Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre persontransporten i Norge mer bærekraftig. Vårt viktigste bidrag er å anskaffe og forvalte tilstrekkelig mange tidsriktige tog for å gjøre toget til et foretrukket transportmiddel. I vår oppdaterte bærekraftstrategi i 2022 har vi definert fire hovedambisjoner: Sirkularitet i hele togets kretsløp, samarbeid i verdikjeden, grønne investeringer i persontogtransporten og en spisskompetent og mangfoldig organisasjon. Overordnet er vi avhengig av bedre og bredere innsamling, systematisering og sammenstilling av data, i tillegg til økt samarbeid med leverandører, operatører, eier og resten av «jernbanefamilien» for å lykkes i dette arbeidet.

Med en tydelig strategi og konkrete tiltak skal Norske tog angripe de bærekraftsområdene som selskapet har identifisert som de aller viktigste. Dette inkluderer å bidra til mer energieffektive løsninger og utforske mulighetsrommet for lav – og nullutslippsløsninger på jernbanestrekninger som ikke er elektrifisert. Det betyr å tenke sirkulært om selskapets togmateriell, som Norske tog skal forvalte, anskaffe og utfase på best mulig vis. Samtidig er ikke lave utslipp og redusert påvirkning på miljø nok for å kalle togtransport bærekraftig. Menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter må også ivaretas i produksjonen av togene. I tillegg skal Norske togs medarbeidere trives og oppleve givende faglig utvikling i sitt arbeid for selskapet.

Norske tog skal jobbe helhetlig med tiltak på prioriterte vesentlige områder innen bærekraft fremover der Norske tog har spesielt god mulighet til å påvirke. Norske tog ønsker blant annet å:

- Gjøre det enda mer attraktivt for reisende å velge toget fremfor fly eller bil
- Erstatte gamle tog med elektriske og bimodale tog når vi anskaffer nye
- Utløse potensialet i reduksjon av energiforbruk, og optimalisering av vedlikehold
- Stille strenge krav til våre leverandører knyttet til klima, miljø og menneske- og arbeidstakerrettigheter
- Tenke sirkulært i hele togets levetid, fra anskaffelse, gjennom drift og vedlikehold til avhending av togsett

Vi har for 2022 utarbeidet vår første års- og bærekraftsrapport utarbeidet ihht. GRI og som svarer ut rapportering ihht. redegjøringsplikt i åpenhetsloven. Denne rapporten er tilgjengelig på våre hjemmesider.

" Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre persontransporten i Norge mer bærekraftig. "

Øystein Risan
Administrerende direktør

Company information and business context

Key company information

Company name

Norske tog AS

Head office address

Drammensveien 35, 0271 Oslo

Main brands, products and services offered by the company

Persontog i Norge

Description of company structure

Om selskapet:

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dette legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Statens eierskap:

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

Særskilte rammer for selskapet:

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

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av vår virksomhet.

Norske tog er organisert som følger:

Øystein Risan – administrerende direktør

1. Juridisk avdeling: Avdelingen er ansvarlig for innkjøp og juridiske problemstillinger. Juridisk avdeling er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk.
2. Økonomi & Finans: Avdelingen er ansvarlig for økonomi, finans, IT, HR og administrasjon. Administrasjonsavdelingen kontrollerer at retningslinjene er riktig implementert i prosjektene og fører tilsyn med eventuelle avvik.
3. Økonomi: Ansvarlig for økonomi, virksomhetsstyring og bærekraft.
3. Systemteknologi, Utvikling og dokumentasjon: Avdelingen er ansvarlig for Systemteknologi, Utvikling og dokumentasjon.
4. Systemteknologi. Avdeling er ansvarlig for tekniske spesifikasjoner, modifikasjoner, komponenter og dokumentasjon.
5. Dokumentasjon og masterdata. Ansvarlig for dokumentasjon og masterdata.
6. Utvikling: Ansvarlig for vedlikehold og kvalitetskontroll
7. Materiell: Avdelingen er ansvarlig for togflåten, prosjektledelse, samt materiell- og kundekontakt. Prosjektavdelingen er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene iht. Prosjektmodellen, og at treffende tiltak implementeres der dette vurderes som relevant.

Turnover in reporting year (NOK)

1 302 459 167

Number of employees

57

Is the company covered by the Transparency Act?

Yes

Major changes to the company since last reporting period

Ingen vesentlige organisatoriske endringer.

Contact person for the report (name and title)

Linda Marie Venbak, CFO

Email for contact person for the report

linda.marie.venbakken@norsketog.no

Supply chain information

General description of the company's sourcing model and supply chain

Forretningsmodell:

- Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog.
- Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av togenes bokførte verdi, en restverdigaranti.
- Norske tog finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.
- Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy til persontogtrafikk i Norge.
- Jernbanedirektoratet kan pålegge togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy, og har valgt å gjøre dette for de avtalene som til nå er inngått (direktekjøpsavtaler med Vy-gruppen, samt trafikkpakke 1 Sør, trafikkpakke 2 Nord og trafikkpakke 3 Vest).

I verdikjeden for tog til persontransport i Norge har Norske tog to sentrale roller; selskapet kjøper togene og leier de ut. For Norske tog handler samarbeid i verdikjeden derfor særlig om leverandørutvikling, og gode relasjoner til selskapets kunder.

Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy. SJ Norge, Go-Ahead, Vy og Vy Tog er Norske togs kunder og derfor særlig viktige interessenter. Norske tog har langsiktige kontrakter og samhandler med operatørene over tid, og er derfor avhengig av en tett og operativ dialog rundt drift og vedlikehold av togene.

Anskaffelsesrutiner:

Tog er det viktigste produktet Norske tog kjøper inn, i tillegg til tjenester knyttet til vedlikehold og avhending av togene. Ved siden av dette anskaffer også Norske tog også blant annet ulike rådgivningstjenester.

Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften. Dette gjelder for de store anskaffelsene av nye togsett, men mindre innkjøp og avtaler følger naturlig nok også anskaffelsesregelverket.

Anskaffelsesregelverket bygger på grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarhet, og forholdsmessighet. Disse prinsippene styrer hva Norske tog som oppdragsgiver kan gjøre og selskapet bruker prinsippene til å tolke og ta avgjørelser i en anskaffelsesprosess.

Det er mange forhold som skal hensyntas i Norske togs anskaffelser. For å lykkes med ambisjonen om 'mest mulig tog for pengene', må kostnader vektas opp mot kvalitet og sikkerhet. Miljø er også et viktig element i selskapets toganskaffelser.

Revidert modell for toganskaffelser:

I de største anskaffelsene Norske tog gjør anvender selskapet statens prosjektmodell, som gir en solid ramme og struktur for å ivareta alle krav til anskaffelsen. Modellen omfatter hele anskaffelsesprosessen, gir tydelig definerte roller og ansvar i gjennomføringen, og sikrer blant annet forankring ved at de riktige nivåene i organisasjonen uttaler seg og tar beslutninger. Modellen gir for eksempel maler for utarbeidelse av krav, og gjør selskapet mer robust i gjennomføringen. Norske togs solide rutiner for dokumentkontroll, habilitet og taushetsplikt kvalitetssikres også gjennom prosjektmodellen.

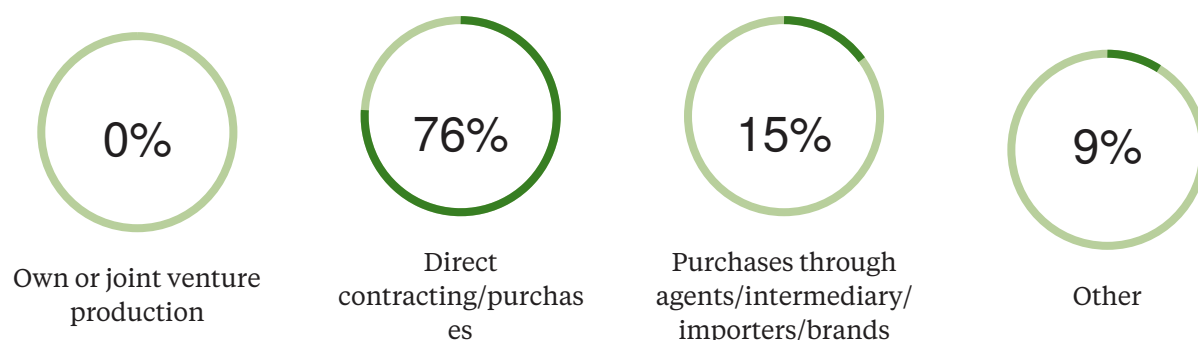
Number of suppliers with which the company had commercial relations in the reporting year

258

Comments

De fleste leverandørene til Norske tog er tjenesteytende, og leverer ikke produkter.

Type of purchasing/ suppliers relationships



Innkjøp direkte fra produsent: Under dette ligger produsenter av produkter, men også tjenestetyttere som utøver tjenester direkte og ikke som et mellomledd.

Innkjøp via agent/mellomledd/importør/merkevareleverandører: Hotell, konferanse og seminararrangør er lagt under under denne kategorien.

Annet: Operatør og organisasjoner er lagt under kategorien.

List of first tier suppliers* (producers) by country

Canada :	1
Denmark :	3
Finland :	1
France :	4
Ireland :	1
Italy :	1
Luxemburg :	5
Netherlands :	2
Norway :	215
United Kingdom :	6
Switzerland :	2
Sweden :	7
Czech Republic :	1
Germany :	7

Antall per land for selskapene vi er i forretninger med er oppgitt. For to aktører er ikke nasjonalitet kommet frem under gjennomgangen som ble gjort i forbindelse med rapportering til Etisk handel.

State the number of workers at first tier producers that the company has an overview of, and the number of suppliers this overview is based on:

Number of workers

Number of suppliers this overview is based on

Comments to number of workers

Norske tog har ikke data for antall arbeidere hos førsteleddsprodusenter per nå.

Key inputs/raw materials for products or services and associated geographies

Aluminium	Canada China India
Kobber	Congo Chile China Peru
Stål	China India Japan USA
Gummi	Indonesia Malaysia Thailand Vietnam
Plast	China Germany Italy Japan Taiwan USA
Olje/smøring	Singapore USA
Lithium	Argentina Australia Chile China
Kobolt	Australia Congo

Mangan	Australia China South Africa
Jern	Australia Brazil China India
Lim	China Germany USA
Paladium	Canada South Africa Zimbabwe
Neon	China Ukraine
Silikon	China Germany Japan Norway USA
Semikonduktor	Brazil China Norway
Gull	Australia Central African Republic China Ghana Mexico USA South Africa
Trevirke	Canada China Germany USA
Epoksy	Germany South Korea Taiwan

Polyuretan	China Germany Italy USA
Akryl polyester	China
Filt	China Germany Italy
Glass	China Germany France Hong Kong USA
Keramikk	Brazil China India Vietnam

Oversikten over materialer er identifisert gjennom aktsomhetsvurdering vi har utført i vår lokaltoganskaffelse, og er for lokaltog. Det er identifisert hvilke land materialer sannsynligvis er fra, hvor materialer som faktisk brukes er fra kan variere. Materialer identifisert med risiko for å være konfliktmaterialer er gull og kobolt.

Is the company a supplier to the public sector?

Yes

Goals and progress

Process goals and progress for the reporting year

1

Goal :

Effektiv og bærekraftig drift

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

Status: I januar signerte Norske tog kontrakt med togleverandøren Alstom – en avtale som innebærer at Norske tog skal kjøpe 30 lokaltog fra selskapet, med opsjon på kjøp av ytterligere 170 tog. Allerede i oktober 2022 ble det i statsbudsjettet for 2023 foreslått fra regjeringen å gi Norske tog muligheten til å anskaffe 25 nye tog til bruk på Østlandet.

Norske tog jobber kontinuerlig med å gjøre jernbanen mer miljøvennlig og samtidig mer attraktiv for de reisende. I løpet av 2022 har Norske tog mottatt de siste 4 av totalt 14 bimodale tog av type 76 fra den sveitsiske produsenten Stadler. Togene erstatter gamle dieseltog som har vært i drift i mer enn 30 år. De nye togene vil bidra med 30 prosent reduksjon i CO2-utslipp per passasjer.

Tog nr 150 i avtalen med togprodusenten Stadler fra 2008 ble i November 2022 overlevert til Norske tog.

Status :

Tilbudsfristen for leveranse av nye fjerntog gikk ut i starten av juni. Norske tog igangsatte umiddelbart en omfattende evalueringsprosess og er godt i gang med arbeidet. Kontraktsignering forventes å skje i løpet av første kvartal 2023.

I 2022 ble både ny forvaltningsstrategi og ny bærekraftstrategi utarbeidet av selskapet. Norske togs aktiviteter har påvirkninger på både sosiale, økonomiske og miljømessige forhold. I løpet av året som har gått har selskapet lagt ned et større arbeid for å skaffe dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for selskapet å jobbe med. Resultatet av arbeidet er en tydelig bærekraftstrategi med fire fokusområder: 1) Sirkularitet i hele togets livsløp, 2) Samarbeid i verdikjeden, 3) Grønne investeringer i persontogtransporten og 4) Spisskompetent og mangfoldig organisasjon. Hvert av de fire fokusområdene har tilhørende mål, tiltak og indikatorer. På tross av at de fleste målene ikke er kvantitative, gir de likevel en tydelig retning knyttet opp mot selskapets aktiviteter.

2

Goal :

Gjennom å vektlegge arbeid med antikorrupsjon, seriøsitetskrav, sikkerhet, helse- og arbeidsmiljø ved anskaffelser og daglig virke bidrar Norske tog til bærekraftig økonomisk vekst og anstendige arbeidsforhold.

Status:

Norske tog har i året som har gått fokusert på å tilpasse organisering og rutiner i tråd med åpenhetsloven, som trådte i kraft 1. juli 2022.

Norske tog har også etablert nye retningslinjer for virksomheten i 2022: «Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger som ivaretar mennesker, miljø og samfunn». Retningslinjene ble utviklet av Norske togs ledergruppe og juridisk avdeling, og styret er orientert om arbeidet.

Norske tog jobber nå med aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for

næringsliv og menneskerettigheter, samt OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av virksomheten.

Som en del av aktsomhetsvurderinger utfører vi Integrity Due Diligence (IDD), som er en bakgrunnsundersøkelse av risiko knyttet til etikk og integritet, som også omfatter anstendig arbeid og menneskerettigheter. IDD utføres for prosjekter over 1 MR.NOK og på bakgrunn av en konkret vurdering for prosjekter under 1 MR.NOK. De fleste store toganskaffelser Norske tog gjør er over denne verdien. Vurderingen tar utgangspunkt i risikovurderinger, relevante saker som Norske tog kjenner til som knytter seg til leverandøren og/eller tilsvarende produksjon, samt anskaffelsens verdi.

Vurdering av risiko er et sentralt element i implementeringen av åpenhetsloven. Norske tog gjennomfører både en innledende risikovurdering i tilknytning til anskaffelser og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging uavhengig av verdi.

Norske tog har i 2022 etablert et risikovurderingsverktøy med tilhørende prosess for å identifisere og prioritere vesentlig risiko for hvert enkelt prosjekt. Eventuelle varsler som mottas gjennom Norske togs varslingskanal inkluderes også i disse risikovurderingene. Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere eventuell negativ påvirkning/skade identifiseres på bakgrunn av sannsynlighet, alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs eventuelle tilknytning til forholdet.

Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av og sammen med sine kontraktspartnere. Det er viktig at selskapets største leverandører er godt innforstått med Norske togs krav og forventninger. Forpliktelsene i Åpenhetsloven har derfor vært et viktig tema i kontraktsoppfølgingen og leverandørutviklingen i lokaltoganskaffelsen. OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen.

I 2022 gikk startskuddet for et langsiktig samarbeid med Alstom og anskaffelse av nye lokaltog. OECDs rammeverk har blitt benyttet aktivt i dialogen. Norske tog har gjennom flere møter informert om de forpliktelsene som hviler på Norske tog gjennom åpenhetsloven og hvilke forventninger Norske tog har videre til sine leverandører. Ved hjelp av et risikoklassifiseringsverktøy som er benyttet aktivt i kontraktsoppfølgingen har Norske tog i samarbeid med Alstom startet kartlegging av risiko i leverandørkjeden. At Norge er først ute med tydelige lovkrav til transparens i hele leverandørkjeden har vært utfordrende, men Norske tog har i løpet av året kommet langt i dialogen med Alstom.

I tillegg til en generell risikokartlegging av komponenter og råvarer som blir benyttet i produksjon av togsettene, har Norske tog fulgt opp spesifikke risikoområder og utvalgte underleverandører i lokaltoganskaffelsen. Som en konsekvens av Norske togs systematiske og risikobaserte oppfølging har det blitt avdekket risiko for brudd på menneskerettighetene som er fulgt opp med tiltak; les mer om dette under 1 E, , 2..A.1. og 3.A.1.

Status :

I 2021 utarbeidet Norske tog en dedikert bærekraftstrategi for type fjerntoganskaffelsen. Den dedikerte bærekraftstrategien ble utformet som et svar på eiers økende fokus på bærekraft, og det er første gang Norske tog har definert bærekraft som et eget evalueringspunkt i en anbudskonkurranse. Krav til tilbyderne om å redegjøre for egne due diligence (DD)-prosesser, bakgrunnsundersøkelser for underleverandører, ble løftet inn som et viktig element innenfor

bærekraft

Som del av de nye interne rutinene har Norske tog gjennomført en overordnet risikovurdering på virksomhetsnivå. Analysen viste at anskaffelsesprosessene av nye tog er den delen av virksomheten som har størst risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår. I 2022 gjennomførte Norske tog IDD av alle de fire kvalifiserte tilbyderne i fjerntoganskaffelsen.

Konkurransfasen for nye fjerntog har løpt gjennom 2022 og er nær kontraktsignering. Gjennom året har Norske tog tydeliggjort forventningene og følgene av kravene i Åpenhetsloven gjennom konkret informasjon til tilbyderne. Det har blant annet blitt gjennomført forhandlingsmøter med leverandørene, der Norske tog benyttet anledningen til å trekke frem krav og forventninger til arbeid med åpenhetsloven som et eget tema.

I 2022 ble det utarbeidet oppdaterte kontraktskrav knyttet til aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og miljø i fjerntoganskaffelsen, som blant annet forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger.

Veien videre:

Norske tog skal fremover jobbe med å videreutvikle de interne prosedyrene for oppfølging av åpenhetsloven. Selskapet har utarbeidet retningslinjer for oppfølging dersom det avdekkes risiko, og vil jobbe videre med å spesifisere retningslinjene etter type risiko.

Norske tog stiller høye forventninger rundt leverandørenes aktsomhet allerede tidlig i konkurransefasen. Det bidrar til nyttig innsikt rundt leverandørens modenhet og legger grunnlag for en god dialog med leverandøren som til slutt blir tildelt kontrakten.

Erfaringen hittil er at leverandørene opplever arbeidet med åpenhetsloven som nytt og utfordrende, men at de samtidig har vist god samarbeidsvilje. Videre ser Norske tog at det er avgjørende å gi tilbyderne god forståelse rundt selskapets forventninger til leverandøren det skal inngås kontrakt og samarbeid med.

Norske tog planlegger å gjennomføre en oppdatert IDD av leverandøren som tildeles fjerntoganskaffelsen før denne signeres i første kvartal 2023. Bakgrunnssjekken vil sikre en oppdatert og solid analyse av selskapets nye kontraktspartner, og partnerens viktigste underleverandører. Etter hvert som fjerntoganskaffelsen går over i en produksjonsfase vil Norske tog, basert på en oppdatert risikovurdering, plukke ut de mest relevante underleverandørene, og gjøre nærmere undersøkelser av disse.

I anskaffelsesprosessen for fjerntog har Norske tog videre stilt krav om at tilbyderne beskriver egne rutiner og retningslinjer for DD-prosesser på oppfølging av både menneskerettigheter og miljø.

Norske tog skal i 2023 også oppdatere og utføre aktsomhetsvurderinger for lokaltoganskaffelsen, ERTMS-prosjektet («European Rail traffic Management System») og prosjektet for midtlivsoppgradering av type 72.

Videre skal Norske tog videreutvikle rutiner for oppfølging av krav til miljø og samfunnsansvar i kontrakter, herunder revisjonsstrategi og rutiner for å stanse, forebygge eller redusere skade. Norske tog skal også opprette en intern arbeidsgruppe med regelmessig møtestruktur for overvåking, erfaringsdeling, og rapportering av fremdriften i arbeidet med aktsomhetsvurderinger og samfunnsansvar.

Goal for coming years

1

Vi skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter

2

Vi skal sikre etterlevelse av kravene vi har stilt i våre kontrakter

3

Vi skal vedlikeholde gode relasjoner til interessenter og bruke dialog for å forstå behov og møte forventninger

4

Vi skal bidra med erfarings- og datadeling på tvers i jernbanesektoren til det beste for oss og våre samarbeidspartnere og kunder

5

Vi skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning

6

Vi skal opprettholde levetid på togene, og vi skal vurdere levetidsforlengelse for våre togtyper i god tid før det er behov for utfasing

7

Våre tog skal avhendes ihht. avfallshierarkiet, og vi skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90 %

8

Vi skal utarbeide solide data til å arbeide med å redusere klimagassutslipp

9

Vi skal søke kontinuerlig forbedring og utløse potensialet i reduksjon av energiforbruk som del av drift og forvaltningen

10

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

11

Vi skal styrke kvaliteten på vår bærekraftsrapportering og være tydelig på våre vesentlige områder og resultater



1

Governance and commitment to responsible business conduct

Embedding responsible business conduct means that the company should have strategies and plan, as well as relevant policies* and guidelines for due diligence for responsible business conduct (hereafter due diligence) which are adopted by management. These should comprise the enterprise's own operations, its supply chain and other business relationships. Effective management systems for implementation are key to success, and due diligence should be an integrated element in company operations. Clear expectations from senior management are crucial, as well as clearly assigned responsibilities within the company, for the implementation of the steps in the due diligence process. Those involved need to know how to proceed. Transparency about commitments the company has for itself, challenges they are facing, and how these are managed is fundamental

1.A Policy* for own business

1.A.1 Link to publicly accessible policy for own business

<https://www.norsketog.no/om-oss> - Det er henvist til policy men den er ikke lagt ut i sin helhet.

1.A.2 What does the company say publicly about its commitments to respect people, society, the environment and climate?

Ansvarlige anskaffelser:

Norske tog arbeider for å sikre ansvarlighet i vår virksomhet og leverandørkjede. Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring skal vi sikre at våre anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn.

Aktsomhetsvurderinger, inkludert Integrity Due Diligence, utføres for prosjekter over 1 MRD. NOK og på bakgrunn av en konkret vurdering for prosjekter under 1 Mrd. NOK. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn prioriteres for videre kartlegging/ oppfølging uavhengig av verdi.

Våre retningslinjer for aktsomhetsvurderinger setter føringer for vårt arbeid.

1.A.3 How has the policy/commitment been developed and how is it embedded in the company?

Policy er utviklet internt av juridisk avdeling med støtte fra konsulent. Det er gjennomgått og godkjent av ledelse høst 2022, og informert om til styret høst 2022. Den ligger tilgjengelig for alle ansatte på vårt intranett.

1.B Organisation and internal communication

1.B.1 How is the due diligence work organised within the company, and why?

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av vår virksomhet. Juridisk avdeling er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk. Administrasjonsavdelingen kontrollerer at retningslinjene er riktig implementert i prosjektene og fører tilsyn med eventuelle avvik. Prosjektavdelingen er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene iht. Prosjektmodellen, og at treffende tiltak implementeres der dette vurderes som relevant.

Norske tog skal rapportere årlig på risiko, tiltak og fremdrift i årsrapporten.

1.B.2 How is the significance of the company's due diligence work defined and clarified for the employees through their job description, work tasks and incentive structures?

Det er informert om rutiner for aktsomhetsvurderinger i allmøte, det er opplæring i prosjekt for relevante ressurser. Videre har det vært faglige timer der alle ansatte har hatt mulighet til å delta, om åpenhetsloven og vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger. Det oppfordres av administrerende direktør til å delta på togakademiet for alle ansatte.

1.B.3 How does the company make sure employees have adequate competence to work on due diligence for responsible business conduct?

Det gis nødvendig kursing i prosjekt, samt i linja der ansatte ønsker det. Juridisk har hovedansvar for at vi arbeider ihht. lov, og konsulteres for dette der relevant.

1.C. Plans and resources

1.C.1 How are the company's commitments to respect people, society and the environment embedded in strategies and action plans?

Norske tog har utarbeidet ny bærekraftsstrategi i 2022. Denne strategien er utarbeidet basert på en vesentlighetsanalyse utført i 2022, interessentanalyse, GAP-analyse, generell strategi samt ny forvaltningsstrategi. Bærekraftsstrategien beskrives for seg selv foreløpig, men tiltak og mål stemmer overens med generell strategi, som også er vedlagt. Bærekraft ligger under virkshomhetsstyring i strategikart. Det er fordi styring og oppfølging av bærekraft ligger her, tiltak og gjennomføring ligger likevel i alle øvrige andre deler av strategikartet.

Norske tog sine forpliktelser til å respektere mennesker, samfunn og miljø er forankret i bærekraftstrategien, som igjen er koblet mot generell strategi og handlingsplan for Norske tog.

Norske tog har i August 2022 ansatt en egen rådgiver for bærekraft med ansvar for å koordinere og drive arbeidet innen dette. Norske tog har i tillegg en klimakomiteé; en tverrfaglig gruppe internt som er sentral i vårt arbeid med grønne obligasjoner. Denne gruppen ønsker Norske tog til å utvikle til bærekraftskomiteé, som ressursgruppe i Norske tog sitt bærekraftsarbeid.

Ansvar for oppfølging i prosjekter er konkretisert for prosjektleder. Juridisk er involvert med arbeid med mennesker, samfunn og miljø, og det er egne ressurser på bærekraft med spesialkompetanse i bærekraft og samfunnsansvar i store prosjekter.

Norske tog jobber i 2023 mer implementering av bærekraftsstrategien der det blandt annet settes ansvar på tiltak, frist og oppfølgingsrutiner.

1.C.2 How is the company's strategies and action plans to work towards being responsible and sustainable followed up by senior management and the board?

Ledelsen har vært involvert i flere omganger i workshops i strategiprosessen for bærekraft, og har godkjent strategien. Strategien er gitt til gjennomgang for styret. Retningslinjer for aktsomhetsvurderinger er presentert til orientering for styret.

Bærekraft og aktsomhetsvurderinger er særskilt omtalt i Norske tog sine årsrapporter. Vi gjør årlig en vurdering av om vår dialog med våre interessenter og vår rapportering er hensiktsmessig. Strategien vil følges opp i årsrapport på mål og tiltak, og selskapet skal i 2023 i implementeringsfasen av strategien bestemme hva Norske tog skal rapportere på i måneds- og kvartalsrapport.

1.D Partnerships and collaboration with business relationships, suppliers in particular

1.D.1 How does the company emphasise the importance of responsible and sustainable business conduct in its business relationships, particularly in the supply chain?

OECD sine retningslinjer skal hensyntas i alle anskaffelser. For anskaffelser over 1 mrd. NOK skal NT i tillegg utarbeide en særskilt vurdering av ivaretagelse av disse retningslinjene som en del av kontraktsstrategien.

Norske tog gjennomfører både en innledende risikovurdering i tilknytning til anskaffelser og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging uavhengig av verdi.

I 2022 ble det utarbeidet oppdaterte kontraktskrav knyttet til aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og miljø i fjertoganskaffelsen, som blant annet forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger.

Code of conduct kommuniseres til alle leverandører.

Indicator

Antall leverandører screenet ihht sosiale og miljømessige forhold, etter OECDs metode

Vi har ikke rapportert på denne indikatoren for 2022, men vil starte på dette i 2023.

Antall stedlige kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold gjennomført

2022: 0

Vi har ikke rapportert på denne indikatoren for 2022, men vil starte på dette i 2023.

Antall avvik fra kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold

2022: 0

Vi har ikke rapportert på denne indikatoren for 2022, men vil starte på dette i 2023.

1.E Experiences and changes

1.E.1 What experiences have the company encountered during the reporting period concerning responsible business conduct, and what has changed as a result of this?

Retningslinjer for aktsomhetsvurderinger iht. OECD og krav i åpenhetsloven ble i 2022 integrert i selskapets styringssystem og prosjektmodell.

I 2021 førte valget av Alstom som leverandør av nye lokaltog i Norge til kritikk på bakgrunn av selskapets tilknytning til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina.

I februar 2020 ble Alstom SA lagt til FNs liste over selskaper med aktivitet på okkupert palestinsk territorium. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. Alstom SA ble inkludert på listen til tross for at de i mai 2019 trakk seg fra et fellesforetak av tilbydere i en konkurranse om konstruksjonen av Jerusalem Light Rail Project. Forholdene ledet til at Norske tog innhentet en ekstern juridisk vurdering i forkant av tildeling av kontrakten på nye lokaltog, som konkluderte at det verken forelå en avvisningsrett eller -plikt av Alstom Transports tilbud som følge av disse forholdene.

Gjennom 2022 har Norske tog hatt jevnlige møter med Alstom Transport for å følge opp implementeringen av åpenhetsloven. Gjennom denne dialogen har Norske tog fått bekreftet at selskapene som deltar i leveransen til Norske tog ikke har aktivitet i regionen, verken på okkupert palestinsk territorium eller i Israel. Andre deler av konsernet har imidlertid pågående aktivitet i regionen. I 2022 ble et fellesforetak der Alstom inngår tildelt kontrakt på bygging av Tel Aviv Green Line, og de er også involvert i anbudsrunden for Jerusalem Blue Line. Videre er de involvert i tre leveranser av rullende materiell gjennom oppkjøpet av leverandøren Bombardier Transportation. Ingen av disse leveransene har ført til lignende «svartelisting» av Bombardier Transportation.

Norske tog har i henhold til FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) vurdert om virksomheten har a) forårsaket, b) bidratt til eller c) vært direkte knyttet til brudd på menneskerettighetene, som følge av kontraktsforholdet til Alstom Transport. Det er klart at Norske tog ikke selv har forårsaket brudd på menneskerettighetene på okkuperte områder, og spørsmålene selskapet har tatt stilling til er derfor om Norske tog bidrar eller er direkte knyttet til bruddene. UNGP og OECDs retningslinjer er tydelig på at bidrag må være substansielle, de kan ikke være mindre eller trivielle. Selv om Norske tog anerkjenner at selskapet i noen grad kan bidra til å legitimere de aktuelle selskapenes aktiviteter i regionen, er selskapets vurdering at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP. Norske tog vil imidlertid fortsette å overvåke Alstoms aktiviteter i området, og fortløpende vurdere om forutsetningene for denne konklusjonen fortsatt står seg.

Saken aktualiserte og rettet søkelys mot Norske togs arbeid med anskaffelser, og spesielt kvaliteten på aktsomhetsvurderinger i anskaffelsesfasen. Samtidig viste saken også viktigheten av å ha robuste prosesser og systemer for aktsomhetsvurderinger – og for identifisere og håndtere aktuelle problemstillinger i selskapet. Kritikken resulterte i at Norske tog styrket arbeidet med aktsomhetsvurderinger ytterligere i 2022.

Veien videre:

Implementering av de interne retningslinjene og verktøyene for aktsomhetsvurderinger vil sikre at Norske tog fortsetter å styrke fokuset på risiko i leverandørkjeden som del av dialogen med Alstom gjennom hele kontraktsperioden. Dette vil bidra til at Norske tog får nødvendig informasjon om hvorvidt selskapets aktiviteter har negative påvirkninger, og er forberedt på å håndtere informasjonen.

Implementeringsfasen for Norske tog sin nye bærekraftsstrategi er i gang i 2023. Som en del av dette vil vi gjøre tiltak som kan medføre endringer i rutiner og planer. Eksempler på dette er: - Utvikle generelle innkjøpsrutiner mtp. krav til samfunnsansvar og miljø - Videreutvikle interne prosedyrer for åpenhet og transparens - Oppdatere «Code of conduct» for alle business partners - Videreutvikle rutiner for oppfølging av krav for miljø og samfunnsansvar i kontrakter, herunder revisjonsstrategi og rutiner for å stanse, forebygge eller redusere skade - Opprette intern arbeidsgruppe med regelmessig møtestruktur for å overvåke, dele erfaringer og rapportere om fremdriften i arbeidet med aktsomhetsvurderinger og samfunnsansvar

2

Defining the focus for reporting

Identify and assess the company's impact on people, society and environment

“Identify and assess” is about identifying the company's risk for, and actual negative impact on, people, society and the environment, including in the supply chain and through business relationships. As a first step the company should get an overall risk picture, before subsequently prioritising further mapping and measures where the risk of negative impact is the greatest, i.e. salient issues. The company's involvement in the negative impact is central to determine which measures the company should implement in the next step of the due diligence model. Involvement of stakeholders, especially those affected, is central when assessing risks. It is also important to consult with stakeholders when implementing measures to manage the negative impact.

2.A Mapping and prioritising

STATEMENT ON SALIENT ISSUES

Prioritising one or more risk areas on the basis of severity does not mean that some risks are more important than others, or that the company should not take action on other risks, but that risks with the greatest negative impact are prioritised first. Mapping and prioritisation are a continuous process.

2.A.1 List the company's prioritised risk of negative impact on people, society and environment. Take note that the prioritized risk that you list in the table below will be exported to step 3 of this report, where you will be asked to answer how you work with stopping, preventing, or reducing the negative impact.

Salient issue	Related topic	Geography
Risiko for tvangsarbeid i leverandørkjede.	Forced labour	China

DETERMINATION OF SALIENT ISSUES

2.A.2 Describe: a) the company's routines for mapping and identifying risk and show how the negative impact was identified and prioritised in this period: b) eventual aspects of the company that have not been covered in this report (product groups, own products, departments etc.) and why you not chose to prioritize these in the continued work: c) how information was gathered, what sources were used, and which stakeholders have been involved/consulted: d) whether you have identified areas where information is lacking in order to get an overview, and how you are planning to proceed to collect more information/handle this.

a) Norske tog har utført en overordnet risikovurdering på virksomhetsnivå av alle kategorier av innkjøp med utgangspunkt i DFØs høyrisikoliste for samfunnsansvar. Analysen viste at anskaffelsesprosessene av nye tog er den delen av virksomheten som har størst risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår. I 2022 gjennomførte Norske tog IDD av alle de fire kvalifiserte tilbyderne i fjerntoganskaffelsen. Norske tog har utført nærmere risikovurderinger av leverandør Alstom i vårt prosjekt anskaffelse av lokaltog, med et eget utviklet risikovurderingsverktøy.

En av Norske togs største aktiviteter er anskaffelse av nye tog. Det globale togleverandørmarkedet er ikke stort, og det europeiske markedet er enda mindre. Selskapene som leverer tog til Norske tog er europeiske, men disse er som regel avhengig av underleverandører utenfor Europa. For Norske tog er det derfor særlig i leverandørkjeden det foreligger potensiell risiko for brudd med grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår.

b) Den overordnede risikovurderingen har vist at det er liten risiko identifisert for våre innkjøp innen forsikring, finans og konsulentbistand.

c) Norske tog har utført nærmere risikovurderinger av leverandør Alstom i vårt prosjekt anskaffelse av lokaltog, med et eget utviklet risikovurderingsverktøy. Norske tog har i samarbeid med Alstom startet kartlegging av risiko i leverandørkjeden.

Indicator

Percentage of suppliers in high risk supply chains that have been mapped

ADDITIONAL SEVERE IMPACTS

2.A.3 Describe any other negative impacts on people, society and the environment that were identified in the mapping of the business, supply chain or other business relationships during the reporting period and how these have been handled.

Konsulentbistand - Ikke inkludert i DFØs liste. Risiko for brudd på arbeidstidsreglement (f.eks. IT-konsulenter), men anses som lav.

Renhold - Ikke inkludert i DFØs liste. Kjent generelt for å ha høy risiko for arbeidslivskriminalitet.

A woman in a blue surgical cap and gown, looking down, in a hospital setting. The background is blurred, showing other people in similar attire and bright lights.

3

Management of salient issues

Cease, prevent or mitigate negative impacts

“Cease, prevent and mitigate” is about managing findings from the risk assessment in a good way. The most salient negative impact on people, society and the environment should be prioritised first. This does not mean that other risks are insignificant or that they are not handled. The way the company is involved in the negative impact is key to taking the appropriate action. Negative impact that the company causes or contributes to must cease, be prevented and be reduced. To address negative impact directly linked to the company, e.g. in the supply chain, the business must use its leverage to influence the entity causing the negative impact to cease, prevent or mitigate it. This involves developing and implementing plans and routines to manage risk and may require changes to the company's own policy documents and management systems. Effective management of the negative impact on people, society and the environment is a major contribution to the achievement of the Sustainable Development Goals (SDGs).

3. A Cease, prevent or mitigate

3.A.1 For each salient risk, add a goal, progress status and describe the measures you have implemented to handle the company's prioritized negative impact on people, society and the environment

Salient issue	Risiko for tvangsarbeid i leverandørkjede.
Goal :	Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektive og bærekraftige anskaffelser, forvaltning og utleie av tog.
Status :	Tiltak for prioritert negativ påvirkning/skade: Høsten 2022 informerte Alstom Transport om at en kinesisk underleverandør som var planlagt benyttet i leveransen av nye lokaltog var blitt beskyldt for alvorlige menneskerettighetsbrudd i Xinjiang-regionen i Kina. Underleverandøren skal angivelig ha benyttet tvangsarbeid ved en produksjonslokasjon i 2019. Det er Norske togs mål å følge opp avvik med forbedringstiltak og eventuell gjenoppretting der dette er nødvendig. Generelt er det en utfordring å verifisere informasjon fra land som Kina. Løsningen i denne saken ble at Norske tog og Alstom Transport ble enige om at den aktuelle underleverandøren ikke skulle være involvert i produksjon av togsett i lokaltoganskaffelsen.
Goals in reporting year :	Gjennom å vektlegge arbeid med antikorrupsjon, seriøsitetskrav, sikkerhet, helse- og arbeidsmiljø ved anskaffelser og daglig virke bidrar Norske tog til bærekraftig økonomisk vekst og anstendige arbeidsforhold.

Completed measures and reasoning :

Andre tiltak utført av Norske tog opp mot mål:

Se 1.E.1, og under:

Implikasjonene av Åpenhetsloven er bakt inn i anskaffelsesprosessen for nye fjerntog. I 2021 utarbeidet Norske tog en dedikert bærekraftstrategi for type fjerntoganskaffelsen. Den dedikerte bærekraftstrategien ble utformet som et svar på eiers økende fokus på bærekraft, og det er første gang Norske tog har definert bærekraft som et eget evalueringspunkt i en anbudskonkurranse. Krav til tilbyderne om å redegjøre for egne DD-prosesser ble løftet inn som et viktig element innenfor bærekraft.

Tiltak i 2022:

Konkurransefasen for nye fjerntog har løpt gjennom 2022 og er nær kontraktssignering. Gjennom året har Norske tog tydeliggjort forventningene og følgene av kravene i Åpenhetsloven gjennom konkret informasjon til tilbyderne. Det har blant annet blitt gjennomført forhandlingsmøter med leverandørene, der Norske tog benyttet anledningen til å trekke frem krav og forventninger til arbeid med åpenhetsloven som et eget tema. Begge parter anså diskusjonene i forhandlingsmøtene som fruktbare.

I anskaffelsesprosessen har Norske tog videre stilt krav om at tilbyderne beskriver egne rutiner og retningslinjer for DD-prosesser på oppfølging av både mennesker og miljø.

I 2022 ble det utarbeidet oppdaterte kontraktskrav knyttet til aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og miljø i fjerntoganskaffelsen, som blant annet forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger.

Veien videre:

Norske tog stiller høye forventninger rundt leverandørenes aktsomhet allerede tidlig i konkurransefasen. Det bidrar til nyttig innsikt rundt leverandørens modenhet og legger grunnlag for en god dialog med leverandøren som til slutt blir tildelt kontrakten.

Erfaringen hittil er at leverandørene opplever arbeidet med åpenhetsloven som nytt og utfordrende, men at de samtidig har vist god samarbeidsvilje. Videre ser Norske tog at det er avgjørende å gi tilbyderne god forståelse rundt selskapets forventninger til leverandøren det skal inngås kontrakt og samarbeid med.

Goals and activities for the coming reporting year :

Se "Mål for kommende år" tidligere i rapporten.

OTHER ACTIONS RELATED TO MANAGEMENT OF NEGATIVE IMPACTS

Describe the company's general measures to cease, prevent or mitigate negative impacts, including in the supply chain.

3.B.1 Reduction of nature- and environmental impact

Ny strategi fra 2023:

- Kartlegge komponenter og reservedeler med tanke på ombruk ved avhending av tog
- Innarbeide sirkulærøkonomiske prinsipper i konkurransegrunnlag i alle nye anskaffelser
- Gjennomføre analyse som måler togenes sirkularitet ved bruk av anerkjent metodikk (f.eks Circular Transition Indicators)
- Etterspørre miljøplaner og –dokumentasjon fra alle sentrale leverandører og andre samarbeidspartnere
- Videreutvikle rutiner for oppfølging av krav for miljø og samfunnsansvar i kontrakter, herunder revisjonsstrategi og rutiner for å stanse, forebygge eller redusere skade

3.B.2 Reduction of greenhouse gas emissions

Tiltak fra ny bærekraftsstrategi er angitt under. Enkelte tiltak innen energi er også klimatiltak.

Klimatiltak

- Etablere klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas Protocol for dekkende rapportering på Scope 1 og 2 og vesentlige deler av Scope 3
- Bidra inn i arbeid med klimagassberegninger i sektoren, og forenkling av datautveksling for klimagassutslipp mellom partene
- Identifisere feil på HVAC (Heating, ventilation, and air conditioning) anlegg på Flirt og installere lekkasje detektorer. Utbedre feil, avhende eksisterende gass og endre kjøleagent ved behov
- Sette klimarisiko på vår agenda

Energiltak:

- Kartlegge energiforbruk internt og i verdikjeden og sette en baseline for reduksjonsmål
- Utrede reengineering fra GTO (turn-off thyristor) til IGBT (insulated-gate bipolar transistor) på traksjonssystemer av T73 (bidrar til ca. 15% mindre energiforbruk i drift)
- Undersøke nye løsninger for belysning i tog på T73
- Innføre parkering Flirt i PE (Parking Economy) modus i samarbeid med operatør
- Inngå kontrakt om nye fjerntog, hvorav bimodale togsett for enkelte strekninger
- Ferdigstille utredning alternativt drivstoff T93, T76, og vurdere utredning for DI4, T92
- Bidra med underlag til utredning av utslippsfri teknologi til togfremføring

3.B.3 Adapting own purchasing practices (sourcing)

Mål fra 2023:

- Utvikle generelle innkjøpsrutiner mtp. krav til samfunnsansvar og miljø
- Innarbeide krav knyttet til miljø i endringsordre og ifm. andre oppgraderinger og modifikasjoner

3.B.4 Choice of products and certifications

Norske tog setter krav til ISO sertifisering for ISO 9001 og 14001 for leverandører-

3.B.5 Actively support free trade union organisation and collective bargaining, or where the law does not allow it, actively support other forms of democratically elected worker representation

Norske tog utfører ikke spesifikke tiltak for dette utover krav dekket i kontrakt og i Code of conduct.

3.B.6 Contribution to development, capacity building and training internally and of suppliers and workers in the supply chain

Det vil opprettes en intern arbeidsgruppe med regelmessig møtestruktur for å overvåke, dele erfaringer og rapportere om fremdriften i arbeidet med aktsomhetsvurderinger og samfunnsansvar

3.B.7 Combatting corruption and bribery in own company and supply chain.

Etiske retningslinjer er oppdatert og skrevet under av alle ansatte i 2022.

Tiltak 2023:

- Oppdatere Code of conduct for leverandører

3.B.8 Other relevant information concerning the company's work to reduce, prevent, and manage negative impact on people, society and environment

Sirkularitet i hele togets livsløp:

Sirkulær økonomi er et sentralt element i Norske togs driftsmodell; Norske tog anskaffer, eier og avhender tog i Norge, og har kontroll gjennom hele togets livsløp. Selskapet har dermed gode forutsetninger for å forlenge levetiden til togene, gjenbruke komponenter som for eksempel togradioer og seter, og for å stille høye krav til avfallshåndtering. Å tenke sirkulært vil også redusere utslipp og energiforbruk i forbindelse med uttak av nye materialer og minimere mengden avfall. Gjennomførte interessentintervjuer har også avdekket at eksterne interessenter anser det som en selvfølge at Norske tog fokuserer på sirkulærhet.

Levetidsforlengelse og koordinering av lager og logistikk:

Produksjon av togsett krever store mengder stål og aluminium, to råvarer som begge er ressurskrevende å utvinne. I tillegg krever oppgraderinger og modifikasjoner av tog også en del materialer. Tog med lang levetid, men som ikke behøver større modifikasjoner, fører til lavere indirekte miljøpåvirkninger. Lang levetid med riktig kvalitet på materialer reduserer antall tog som må produseres og dermed totalpåvirkningen for å opprettholde togdrift over tid.

Levetidsforlengelser, oppgraderinger og oppbevaring av komponenter som er vanskelige å erstatte, er både økonomisk fornuftig og viktig i et miljøperspektiv. Norske togs kjøretøy har i dag en gjennomsnittsalder på 18,4 år, men flere togsett er mer enn 40 år gamle. Midtlivsoppgraderinger sikrer at togsettene kan benyttes i hele - eller utover - sin forventede levetid. Samtidig bidrar oppgraderinger til å øke standarden på togtilbudet, som igjen gjør det mer attraktivt å reise med tog.

Norske tog er forpliktet til å anskaffe kritiske komponenter til togene. De kritiske komponentene er både kostbare, tidkrevende og utfordrende å fremdrive, og kan dermed medføre utfordringer med leveranse til rett tid. Videre er forsyning, håndtering og lagring av kritiske komponenter og reservedeler delt mellom operatørene som trafikkerer de ulike trafikkpakkene. Dette har medført en at en komponent kan ligge ubrukt på lager ett sted, samtidig som det er behov for den aktuelle komponenten et annet sted.

Tiltak i 2022:

I 2022 har Norske tog opprettet en midlertidig komponentpool, men ser for seg at ordningen kan gjøres permanent

Norske tog har igangsatt et større oppgraderingsprosjekt for type 72, der 36 togsett skal fornyes. I prosjektet er det tatt grep for å redusere mengden avfall og sikre gjenbruk ved oppgradering av togets interiør. Eksempler inkluderer bytte av setetrekk fremfor å bytte ut seter, samt at veggplater som ikke kan lakeres eller males folieres fremfor å byttes ut.

Ved oppgradering til nye liggestoler på enkelte fjerntog har Norske tog tatt vare på de 524 setene som er byttet ut. Disse setene kan gjenbrukes i andre tog.

Videre har Norske tog opprettet en ny logistikk- og forvaltningsstrategi. Disse strategiene inkluderer utvikling av konsept for tilstandsbasert vedlikehold på Flirt-togene. En dreining mot en mer proaktiv forvaltningsstrategi forventes å ivareta flåtens verdi bedre, bidra til kostnadsbesparelser, samt forlenge kjøretøyenes levetid.

Veien videre:

Norske tog skal fremover utvikle en oversikt over hvor i togflåten man kan forvente de største fremtidige fornyelsesbehovene. På sikt ønsker selskapet å utarbeide en indeks for å gjøre en overordnet klassifisering av tilstanden til den totale togflåten, og systematisere informasjonen for å utnytte potensialet i komponentlageret.

Ny metodisk tilnærming til informasjon om materialene i togene som fases inn og ut:

En forståelse av hele togets livsløp gir verdifull kunnskap om materialene som tas inn i selskapets nye tog, hva som benyttes i forvaltningen og hva som skjer ved avhending.

Store deler av togsettene består av stål og aluminium – metaller som kan gjenvinnes og brukes på nytt. Dette betyr at materialgjenvinning av tog kan redusere behovet for utvinning av nye ressurser. Samtidig er materialgjenvinning av metaller en energikrevende prosess. Et godt tiltak for å redusere bruken av materialer i tog er derfor å sikre at togene krever minst mulig utskiftninger og er i drift så lenge som mulig.

Avhendingsprosesser har potensiale til å generere forurensende stoffer. Det er derfor viktig at avfall avhendes forskriftsmessig, slik Norske tog sørger for ved avhending av tog og annet avfall til gjenvinning.

Tiltak i 2022:

I 2022 faset Norske tog inn 12 nye Flirt-tog av type 74 og type 75. Da anskaffelseskontrakten på Flirt-togene ble inngått for mer enn 10 år siden var en foreløpig livsløpsanalyse av togene et krav i avtalen. Norske tog har i 2022 anvendt analysen til å gjøre en sammenstilling av data om de mengdene materialer som inngår i de innfasede Flirt-togene.

Til sammen består togene som ble faset inn i 2022 av over 1 000 tonn aluminium, 1 300 tonn stål og nesten 200 tonn kobber.

I løpet av 2022 har Norske tog også faset ut ni togsett. Ved utfasing sendes togsettene først innom et verksted for demontering av kritiske komponenter som Norske tog tar vare på i et eget lager, før resten av toget blir levert til gjenvinning. I 2022 ble alle utfasede togsett levert til gjenvinningsselskapet Hellik Teigen, som Norske tog har hatt en gjenvinningsavtale med i flere år.

Norske tog har kartlagt og sammenstilt data om materialene fra togsettene som ble levert til gjenvinning hos Hellik Teigen. Totalt utgjorde de ni utfasede togsettene 1828 tonn. Av den totale mengden gikk 1 629 tonn, ca. 90%, til materialgjenvinning. De resterende 201 tonnene, ca. 10%, gikk til energigjenvinning. I følge en rapport fra Hellik Teigen var det ikke noe avfall som ble sendt til deponi, heller ikke farlig avfall, ved gjenvinning av togene.

Togene er antatt å være den største og mest vesentlige mengden avfall som genereres fra selskapet. Avfall som har oppstått i forbindelse med oppgraderinger og vedlikeholdsprosjekter er ikke inkludert i denne rapporten. Det samme gjelder avfall som oppstår hos leverandører og underleverandører, i forbindelse med uttak av råmaterialer og i produksjonen av tog. Det vil si at det så langt ikke er beregnet total mengde avfall som oppstår i Norske togs verdikjede. Materialer som er tatt ut og lagret før togene ble levert til Hellik Teigen, er det ikke gjort beregninger for i 2022. Antagelsen er likevel at de vesentlige mengdene er fanget opp.

Norske tog har samlet inn informasjon om avfall som oppstår fra egne kontorlokaler. Informasjonen viser at en økning i antall avfallsfraksjoner som sorteres vil gi potensiale for å øke graden av kildesortering i virksomheten i 2023. Avfall fra Norske togs kontorlokaler er beregnet til å være omtrent 4 tonn for 2022, med en sorteringsgrad på 21 %. Det kan imidlertid være noe manglende data for selskapets leide lagerarealer, men totalt sett er dette små mengder sett opp mot utfasingen av togsett, som står for den største andelen.

For å forstå togene i lys av en sirkulær økonomi, gjennomførte Norske tog i 2022 en overordnet beregning av et tog etter rammeverket Circular Transition Indicators (CTI); et etablert sett indikatorer for dette formålet. Ved hjelp av metoden ble andeler og typer materialer som inngår i et valgt togsett sammenstilt med hvorvidt disse materialene teoretisk sett kan materialgjenvinnes, og hvorvidt disse materialtypene reelt sett materialgjenvinnes

i dag.

Resultatene viste at et tog per i dag oppnår en høy grad av sirkularitet ettersom de består av en høy andel metaller som faktisk materialgjenvinnes i dagens marked. Resultatet fra beregningen belyste også at en av Norske togs forutsetninger for mer sirkulære tog primært ligger i å benytte en større andel gjenvunnet metall i produksjonen av togene.

Veien videre:

Norske tog har for første gang gjort en sammenstilling av data på materialene som 'flyter' inn og ut av selskapet. Med dette arbeidet er selskapet i gang med å få frem ny innsikt som vil være nyttig i det videre arbeidet med utskiftning av store deler av togflåten. Videre skal det vurderes å utarbeide et underlag til et anbud for gjenvinning av togsett som stiller høye krav til sirkularitet.

Sirkularitet er viktig for Norske tog for å få et mer komplett bilde av de totale volumene av materialer som Norske tog eier og forvalter. Dette er også et område der selskapet vil møte økte forventninger og krav til rapportering fremover. I 2023 vurderer Norske tog også et større CTI-prosjekt for å få bedre oversikt over materialbruk og sirkularitet i togene.

Livsløpsanalyser gir Norske tog et godt utgangspunkt til å diskutere miljøpåvirkninger med leverandørene. Flere valg som tas i designfasen av nye tog vil påvirke muligheten for gjenvinning ved utfasing. I den pågående anskaffelsen av nye fjerntog har Norske tog etterspurt foreløpige livsløpsanalyser fra tilbyderne. Analysene gir innsikt i blant annet type materialer som er tiltenkt produksjonen av togtypen, inkludert oppgraderinger, vedlikehold og hvordan materialene kan behandles når togene har nådd sin tilmålte levetid. Det er fortsatt flere år til de nye fjerntogene skal fases inn på den norske jernbanen, og enda flere år til de skal fases ut. Det samme gjelder for de nye lokaltogene.

Bimodale tog kan bidra til lavere utslipp:

Rundt 90 prosent av Norske togs kjøretøy er elektriske. De resterende 10 prosentene, som utgjør 33 lokomotiver og togsett som går på diesel, er foreløpig nødvendig for å ha kjøretøy tilpasset alle strekninger. Dieseltogene kjøres der jernbaneinfrastrukturen i Norge ikke er elektrifisert.

De dieseldrevne togene har utslipp som er negative for klimaet. Diesel gir klimagassutslipp og avgir partikler, nitrogenoksider og svoveldioksid (NO_x og SO₂), som kan forverre lokal og regional luftkvalitet.

De dieseldrevne togsettene som Norske tog eier (type 92, Di4 og type 93) ble faset inn på 1980- og 2000-tallet. DI4 og type 92 har nå nådd slutten av sin levetid, og selskapet er i gang med å fase ut disse togene.

I driftsfasen kan det forøvrig for alle typer tog skje avvik i form av lekkasjer av klimagasser fra togenes aircondition-anlegg.

Tiltak i 2022:

I 2022 har Norske tog faset inn fire bimodale tog som har erstattet mer enn 30 år gamle dieseltog. Bimodale tog kan kjøres som elektriske togsett på elektrifiserte strekninger, og som dieseltogsett på ikke-elektrifiserte strekninger.

På ikke-elektrifiserte strekninger er Norske tog i ferd med å utrede muligheten for bruk av alternativt drivstoff for å redusere klimagassutslippet.

Veien videre:

Hele 14 togsett av type 92 er planlagt å fases ut. Fremover vil disse togsettene bli erstattet av elektriske eller bimodale tog. Utfasingen startet i 2022, de gjenstående fem diesellokomotivene er planlagt faset ut når nye fjerntog leveres. Norske tog har etterspurt bimodale løsninger for enkelte strekninger i fjerntoganskaffelsen. Utfasingen av de siste 15 togene av type 93 avhenger av tempoet på anskaffelsene av ytterligere nye tog og elektrifisering av flere strekninger.

Elektrifisering av jernbanen er et langsiktig prosjekt. Bane NOR jobber med å elektrifisere deler av Trønder- og Meråkerbanen, og fra 2024 kan det være mulig å kjøre elektriske tog på disse strekningene. Infrastrukturprosjekter som arbeidet på Trønder- og Meråkerbanen er et eksempel på hvordan ulike aktører i jernbanesektoren må samarbeide for å gjennomføre energi-, klima- og utslippstiltak.

I 2022 ble det identifisert feil på HVAC (heating, ventilation, and air conditioning) på Flirt-togene, som førte til lekkasje av uønskede kjølegasser. For å følge opp dette skal Norske tog installere lekkasjedetektorer, utbedre feil, avhende eksisterende gass og endre kjøleagenten ved behov.

Bedre oversikt over utslipp i verdikjeden:

Når togene produseres oppstår det også klimagassutslipp. Stålproduksjon står for eksempel for 5 prosent av CO₂-utslippene i Europa, og 7 prosent av CO₂-utslippene globalt. Ettersom aluminium og stål utgjør en stor del av materialene som inngår i togene, kan også utslippene fra produksjon av tog være vesentlige for Norske tog. Dette avhenger blant annet av hvorvidt det er fossil eller fornybar kraft som anvendes av leverandørene som produserer togkomponenter av stål og aluminium.

Uttak av materialer og produksjon kan også føre til indirekte miljøpåvirkninger som forsurening, eutrofiering og dannelselse av fotooksideranter, også gjennom forbruk av vann og kjemikalier. Andre typer utslipp kan være fra stoffer brukt ved togenes vedlikehold og drift.

Tiltak i 2022

Norske tog har etablert et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas (GHG)-protokollen for 2022. Et klimaregnskap viser selskapets direkte og indirekte klimagassutslipp, og gir Norske tog et grunnlag for å vurdere hvor det klimatiltak bør gjennomføres i selskapets verdikjede.

De største kildene til klimagassutslipp oppstår i Norske togs verdikjede, i scope 3. Den største utslippskilden er diesel til tog i driftsfase, dette utgjør 62 % av totalutslippet beregnet med lokasjonsbasert metode, og 85 % av totalutslippet ved markedsbasert metode. Elektrisitetsforbruk til togdrift er den nest største utslippskilden med 31% ved beregninger med lokasjonsbasert metode. Ved beregninger med markedsbasert metode blir det nest største utslippet fra vedlikehold med 7 %.

Veien videre:

Som statlig eid selskap møter Norske tog forventninger fra eier om å føre et utfyllende klimaregnskap, ha oversikt over klimarisiko, kutte utslipp i henhold til Parisavtalen, og sette vitenskapsbaserte klimamål. Selskapet vurderer det slik at de mest vesentlige utslippene er inkludert, men fortsetter arbeidet med å detaljere regnskapet videre. Reduksjon av usikkerhet innebærer blant annet å identifisere bedre datakilder til utslipp fra vedlikehold. I tillegg ønsker Norske tog å utføre klimarisikovurdering, og utarbeide vitenskapsbaserte mål. Selv om de største identifiserte utslippene gjelder drift og vedlikehold av tog, er likevel produksjonsutslipp av nye tog av et slik omfang fremover at Norske tog vil se nærmere på dette. I fjerntoganskaffelsen er tilbyderne bedt om å levere livsløpsanalyse som beregner foreløpige tall for mengden utslipp fra både de elektriske og de bimodale togsettene Norske tog ønsker å anskaffe.

Kontraktsignering på nye fjerntog er forventet å skje i løpet av første kvartal 2023. I oppstartsfasen av samarbeidet med valgt leverandør vil analyse av klimagassutslipp være ett av flere temaer innenfor miljøområdet som Norske tog vil følge opp. Dette for å på beste mulig måte forstå utslippene fra de ulike fasene av togets livsløp, og for å få en forståelse av på hvilken måte leverandøren vil arbeide for å håndtere klimagassutslipp i prosjektet.

Togene har stort energiforbruk:

Tog krever store mengder energi – til kjøring, ventilasjon, oppvarming og belysning, også når toget er parkert. Effektiv bruk av energi er ønskelig, og betyr reduserte kostnader, noe som gir en felles gevinst for jernbanesektoren. Det er også energikrevende å produsere togsett, tilhørende deler og delsystemer. I tillegg krever det energi å vedlikeholde og avhende tog.

Som del av klimaregnskapet for 2022 har Norske Tog etablert et energiregnskap.

Energiregnskapet viser at elektrisitet til togdrift utgjør mer enn 43 % av totalen, mens diesel til togdrift utgjør rundt 56 %. BaneEnergi som er en del av BaneNor kjøper opprinnelsesgaranti på strøm som leveres til tog-nettet, og togene driftes dermed på strøm med opprinnelsesgaranti.

For Flirt-togene står oppvarming for opp mot 20 prosent av den totale energien det er behov for å kjøre selve toget. Derfor er det vesentlig for operatørene å kutte energiforbruket knyttet til drift. Norske tog ser det som sin oppgave å bidra i dette arbeidet. Alle nye togtyper gir for eksempel tilbakemating av strøm når toget bremser, og

strømmen går dermed ikke «til spille».

Beregninger for antatt energiforbruk i hele togets levetid gir Norske tog innsikt i energiforbruk allerede i en tidlig fase av fjernbogsanskaffelsen. I tillegg er også virkningsgraden til ulike komponenter og traksjonssystemet elementer som evalueres i konkurransen. I en anskaffelse vil for øvrig energiforbruk veies opp mot en rekke andre parametere.

Tiltak i 2022:

Norske tog vurderer tiltak som kan spare energi for togene som er i drift, både ved kjøring og parkering.

Undersøkelser selskapet har gjort viser at Flirt-togene ofte er satt i en modus som medfører mer energibruk enn nødvendig. Analyser av funnene viste at forbruket kan reduseres ned til 20-30 prosent ved parkering i en Parking Economy-modus. I samarbeid med operatørene vurderer Norske tog nå om det er behov for å justere styringssystemet, samt forbedre opplæringen til ombordpersonell, for å parkere togene i en strømsparende modus hele året.

Norske tog har i året som har gått jobbet med utformingen av de nye lokaltogene, i samarbeid med togprodusenten Alstom. Det har vært dialog med dem, samt med Bane NOR om CDAS: De nye lokaltogene vil ha CDAS – Connect-Driver Assistant System – som er en teknisk løsning som bruker sanntidsdata. CDAS er et system som gjør det enklere for konduktører å optimalisere energiforbruk under kjøring og dermed spare energi. På sikt vil de nye lokaltogene utgjøre en stor andel av selskapets togflåte, og energisparingstiltak på denne togtypen kan dermed ha stor effekt på selskapets totale energiforbruk.

Veien videre:

Det første energiregnskapet til Norske tog gir en ramme for selskapets videre arbeid med å identifisere tiltak for energireduksjon. Dialog og bedre utveksling av informasjon mellom Norske tog, operatører, leverandører og vedlikeholdere, vil gjøre det mulig å sammenstille data for å identifisere gode energireduserende tiltak som for eksempel utredning av transaksjonssystemer.

Ved inngangen til 2023 har Norske tog iverksatt en mulighetsanalyse for å bytte ut lysstoffrør og spotlights på type 73-togene til LED-lys, som bruker mindre strøm enn halogen-pærer. Norske tog vurderer også å se nærmere på nye løsninger for belysning i type 73 som kan bidra til ca. 15 % reduksjon av energiforbruk i drift.

Faktiske data fra operatørene, for eksempel fra CDAS, om energibruk fra togene i drift, vil bidra til et datagrunnlag Norske tog kan vurdere for å se på hvordan togene presterer opp mot leverandørenes beskrivelser i anskaffelsene, og på den måten kunne følge opp eventuelle gap.



4

Track implementation and results

Tracking implementation of actions and results relates to measuring the effects of the systematic approach and own work in each step of the due diligence process, showing whether the company conducts sound due diligence work. The company needs to have procedures and routines in place in order to uncover and critically assess own conclusions, prioritizations and measures that have been made as part of the due diligence process. For example, is mapping and prioritisation of salient issues done in a scientifically sound and credible way? Does it reflect the actual conditions in the supply chain? Do measures aimed at ceasing, preventing and reducing the company's negative impact work as intended? Is negative impact remediated where relevant? This may apply to measures taken by the company alone or carried out in collaboration with others. The company's experiences from working on due diligence should be used to improve procedures and routines in the future.

4.A. Track and assess

4.A.1 Describe the assignment of responsibility for tracking the effect of measures implemented to cease/prevent/mitigate salient risks of negative impact on people, society and the environment, as well as how the tracking is done in practice

Administrasjonsavdelingen kontrollerer at retningslinjene er riktig implementert i prosjektene og fører tilsyn med eventuelle avvik. Norske tog rapporterer årlig på risiko i verdikjede, prioritering av alvorlig risiko og tiltak. Avvik på aktsomhetsvurderinger rapporteres på samme måte som øvrige avvik i selskapet. Prosjektledere er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene iht. Prosjektmodellen, og at treffende tiltak implementeres der dette vurderes som relevant. Prosjektene skal også beskrive oppfølging, forbedringstiltak og ansvar. Norske tog skal utføre systemrevisjoner av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger for Norske tog sine største kontrakter. I tillegg utføres stikkprøver lengre ned i leverandørkjeden, ved behov.

Indikatorer vi har satt til å følge opp arbeidet fra 2023 er satt opp i 1.D.1.

4.A.2 Describe how the company ensures that measures taken to identify, prevent and reduce negative impact actually work

Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av og sammen med sine kontraktspartnere. Det er viktig at selskapets største leverandører er godt innforstått med Norske togs krav og forventninger. Forpliktelsene i Åpenhetsloven har derfor vært et viktig tema i kontraktsoppfølgingen og leverandørutviklingen i lokaltoganskaffelsen. OECDs metodikk har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen.

I det langsiktige samarbeidet med Alstom og anskaffelse av nye lokaltog har OECDs rammeverk har blitt benyttet aktivt i dialogen. Norske tog har gjennom flere møter informert om de forpliktelsene som hviler på Norske tog gjennom åpenhetsloven og hvilke forventninger Norske tog har videre til sine leverandører. Ved hjelp av et risikoklassifiseringsverktøy som er benyttet aktivt i kontraktsoppfølgingen har Norske tog i samarbeid med Alstom startet kartlegging av risiko i leverandørkjeden. At Norge er først ute med tydelige lovkrav til transparens i hele leverandørkjeden har vært utfordrende, men Norske tog har i løpet av året kommet langt i dialogen med Alstom.

A woman with dark hair tied back, wearing a light blue button-down shirt and a brown leather apron, is looking down at a stove in a kitchen. The background is blurred, showing kitchen equipment and a window.

5

Communicate how negative impacts are addressed

A prerequisite for good external communication on due diligence for responsible business conduct is that it builds on concrete activities and results. Companies should make relevant documents concerning due diligence publicly accessible, i.e. policies, codes of conduct, guidelines, processes and activities related to identifying and handling the company's actual and potential negative impacts on people, society and environment. Communication should include information about how the risks have been identified and handled, as well as the effect of the measures/activities. The Transparency Act (Åpenhetsloven) §5 requires companies to publicly account for their human rights due diligence on an annual basis.

5.A External communication

5.A.1 Describe how the company communicates with affected stakeholders about managing negative impact

Offentlig tilgjengelig klimaregnskap vil bli tilgjengelig gjennom vårt årsregnskap på Norske tog sine hjemmesider når dette legges ut.

5.A.2 Describe how the company publicly communicates its own work on identifying and managing negative impact/harm

Norske tog skal være åpen om de vurderinger og tiltak som gjøres i våre verdikjeder. OECD er tydelig på at selskaper forventes jevnlig å offentliggjøre informasjon om drift og resultater, samt å vise at de tar ansvar for temaene i OECDs retningslinjer i tråd med de høyeste tilgjengelige standardene for åpenhet og rapportering. Forutsetningen for god ekstern kommunikasjon om Norske togs arbeid med ansvarlighet og bærekraft er at virksomheten gjennomfører aktiviteter og at disse gir målbare resultater. Alt kan ikke måles, og i noen sammenhenger vil konkrete (og verifiserte) beskrivelser være god kommunikasjon.

Det er særlig viktig å kommunisere med de som er berørt av det vi gjør, også i verdikjeden. Eksempelvis er det viktig å kommunisere med arbeidere i tiltak knyttet til tilfeller med brudd/avvik, eller med lokalsamfunnet når berørt.

HVA: Vi kommuniserer offentlig på våre nettsider og andre relevante kanaler om vårt arbeid med bærekraft og aktsomhetsvurderinger. Dette inkluderer oppdatert informasjon om våre mest alvorlige risikoområder og tiltak som vi gjør for å forebygge og redusere disse.

HVORDAN: Bærekraft og aktsomhetsvurderinger er særskilt omtalt i Norske tog sine årsrapporter.

HVA: Vi kommuniserer offentlig de klagene vi har fått og gjenopprettingen som er sørget for, der det er hensiktsmessig

HVORDAN: Bærekraft og aktsomhetsvurderinger er særskilt omtalt i Norske tog sine årsrapporter. Her omtales risiko identifisert, prioritert, tiltak satt i verk og deres effekt. Rapporteringen omfatter evt. klager

HVA: Vi er åpne i dialog mot eksterne interessenter om hvordan vi vurderer og prioriterer risiko og hvilke tiltak og resultater som er oppnådd.

HVORDAN: Bærekraft og aktsomhetsvurderinger er særskilt omtalt i Norske tog sine årsrapporter. Her omtales risiko identifisert, prioritert, tiltak satt i verk og deres effekt. Vi har årlig dialog med våre interessenter.

HVA: Hvis vi har forårsaket eller medvirket til negativ påvirkning skal vi kommunisere relevant informasjon til de som er berørt (f.eks. arbeidstakere) på en måte som er tilgjengelig for gruppen man vil nå, på en måte som er tilgjengelig og kultursensitiv for de berørte.

Vi kommuniserer til berørte parter om tiltak for å stanse, forebygge eller redusere risiko der det er relevant, på en måte som er tilgjengelig for disse.

HVORDAN: Bærekraft og aktsomhetsvurderinger er særskilt omtalt i Norske tog sine årsrapporter. Her omtales risiko identifisert, prioritert, tiltak satt i verk og deres effekt. Vi gjør årlig en vurdering av om vår dialog med våre interessenter og vår rapportering er hensiktsmessig.

5.A.3 Describe the company's routines for maintaining and answering external inquiries related to the information requirement imposed by the Transparency Act

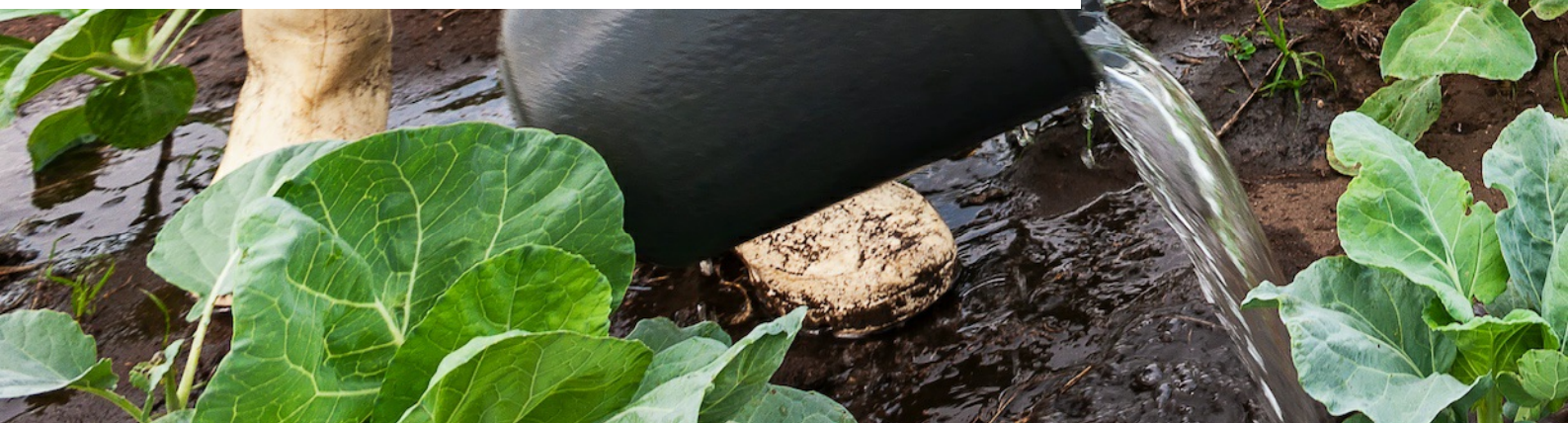
Dersom Norske tog mottar eksterne henvendelser skal de besvares innen 3 uker. Juridisk styrer denne prosessen, og administrerende direktør er involvert.



6

Provide for or cooperate to ensure remediation when appropriate

Once a company has identified that it has caused or contributed to negative impact on people, society or the environment, the company must provide for, or cooperate in, remediation. Remediation may involve financial compensation, a public apology or other ways to remediate the negative impact. Another aspect of remediation is that companies should provide for, or cooperate with legitimate complaint mechanisms, to ensure that workers and/or local communities can raise complaints and be heard.



6.A Remediation

6.A.1 Describe the company's policy for remediation of negative impacts on people, society and the environment

Fra våre retningslinjer for aktsomhetsvurderinger: Det siste trinnet i OECDs retningslinjer er å avhjelpe følgene som den negative påvirkningen/skaden har hatt. Dersom et brudd/avvik har skjedd skal vi iverksette tiltak for at de som er ansvarlige for bruddet i våre verdikjeder retter opp dette. Hvilket forhold det er mellom Norske tog og den negative påvirkningen (det vil si om vi har forårsaket eller bidratt til, eller er direkte forbundet gjennom en forretningsforbindelse, f.eks. leverandør) er et viktig spørsmål som avgjør hvordan vi skal reagere på en skade/påvirkning, og om vi er ansvarlig for å bidra til at gjenoppretting skjer, eller påvirke at dette skjer.

Er Norske tog ikke selv ansvarlig eller har medvirket til den negative påvirkningen, men er direkte forbundet med den negative påvirkningen gjennom en forretningsforbindelse (for eksempel en leverandør), skal Norske tog bruke sin innflytelse til å få virksomheten (for eksempel leverandøren) som forårsaket skaden til å forebygge eller redusere skaden. Vi skal arbeide for at det finnes gjenopprettingsmekanismer og tilgang til klageordninger i våre leverandørkjeder.

Saker der gjenoppretting vurderes eller gjennomføres skal registreres i et egnet arkiv.

HVA: Gjenoppretting av negativ påvirkning og skade

HVORDAN: Der skade på mennesker, miljø eller samfunn har forekommet i vår verdikjede skal vi søke at ansvarlig part arbeider for å gjenopprette skaden

HVA: Et sakregister med vurdering og behandling av saker knyttet til gjenoppretting benyttes

HVORDAN: Norske tog sitt risikorapporteringsverktøy brukes til vurdering og behandling av potensielle risiko. Public 360 (Norske tog sitt arkiveringssystem) brukes som saksregister for gjenopprettingssaker.

HVA: Norske tog jobber for å kartlegge klage- og gjenopprettingsmekanismer hos leverandører

HVORDAN: Vi skal utføre systemrevisjoner av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger for Norske tog sine største kontrakter. I tillegg utføres stikkprøver lengre ned i leverandørkjeden, ved behov.

6.A.2 If relevant, describe cases of remediation in the reporting year

Norske tog har ikke hatt tilfeller av gjenoppretting i rapporteringsperioden.

6.B. Ensure access to grievance mechanisms

6.B.1 Describe what the company does to ensure that workers and local communities have access to effective grievance mechanisms when this is needed

Norske tog har i samarbeid med en ekstern konsulent (Kvale Advokatfirma DA) opprettet en felles varslings-tjeneste. Varslingstjenesten kan benyttes av både interne og eksterne interessenter, og skal sikre en profesjonell, nøytral og uavhengig håndtering av varslinger i tråd med arbeidsmiljølovens krav og intensjoner. Varslingstjenesten skal videre bidra til sikkerhet og trygghet for varslere, særlig hva angår fortrolighet og anonymitet, og skal kunne brukes uten frykt for konsekvenser og gjengjeldelse.

Norske tog legger vekt på en åpen ytringskultur. Forhold av ulovlig eller uetisk karakter kan være til skade for arbeidsmiljøet. Det er derfor viktig at slike forhold gripes fatt i og håndteres på forsvarlig vis.

Den enkelte arbeidstaker har en lovfestet rett til å varsle om kritikkverdige forhold. Retten til å varsle om kritikk-verdige forhold gjelder også for innleide arbeidstakere/konsulenter. Det er ønskelig, men ikke et krav, at varslings-tjenesten bare skal benyttes når det foreligger særskilte (kritikkverdige) forhold.

Med kritikkverdige forhold menes ulovlige forhold, brudd på alminnelige etiske normer og brudd på interne retningslinjer. Eksempler på kritikkverdige forhold er (ikke uttømmende liste):

- tilfeller av mobbing,
- arbeidsforhold i strid med kravene i arbeidsmiljøloven,
- uforsvarlig saksbehandling,
- svikt i sikkerhetsrutiner,
- seksuell trakassering,
- diskriminering
- korrupsjon, maktmisbruk, økonomisk mislighold, brudd på taushetsplikt, diskriminering m.m.

Contact details:

Norske tog AS
Linda Marie Venbak, CFO
linda.marie.venbakken@norsketog.no