



Aktsomhetsvurderinger for bærekraftig
forretningspraksis

Redegjørelse rapporteringsåret 2023

for Norske tog AS

□

*Etisk handel Norge har vurdert at rapporten til Norske tog AS oppfyller våre krav til basisnivå. Les mer om basisnivå **her**.*



FNs BÆREKRAFTSMÅL



Til lesere av rapporten

Næringslivet og offentlig sektor har stor påvirkning på mennesker, samfunn, miljø, klima og dyr og kan både bidra positivt til utvikling, men også medvirke negativt og forårsake skade. Virksomheter har derfor en nøkkelrolle i å oppnå FNs bærekraftsmål og Parisavtalens 1,5 graders mål.

Denne rapporten kan brukes som redegjørelse etter åpenhetsloven, men rapporten favner bredere med klima og miljø, sirkulærøkonomi og antikorrupsjon. Våre medlemmer er forpliktet til å jobbe med aktsomhetsvurderinger og årlig rapportere på arbeidet. Medlemmer i Etisk handel Norge som er på Basisnivå1 oppfyller også åpenhetslovens aktsomhetsvurderingsplikt, og delvis informasjonsplikten.

OECDs begrep Responsible Business Conduct er det vi i Etisk handel Norge kaller for bærekraftig forretningspraksis. Den systematiske innsatsen virksomheter gjør for å kartlegge, forebygge, begrense og gjøre rede for hvordan de håndterer risiko for negativ påvirkning, samt rette opp skade for mennesker, dyr, samfunn og miljø – kalles aktsomhetsvurderinger (due diligence). Virksomheter over en viss størrelse er gjennom åpenhetsloven pålagt å gjøre aktsomhetsvurderinger på menneskerettigheter. Alle virksomheter, uavhengig av størrelse, er av norske myndigheter forventet å gjøre aktsomhetsvurderinger også på samfunn, miljø og dyr og etterleve FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Dette gjelder både næringsliv, offentlig sektor og organisasjoner.

Etisk handel Norges prinsipper (vår Code of Conduct) for bærekraftig forretningspraksis dekker områdene anstendig arbeid, menneskerettigheter, miljø/klima, antikorrupsjon og dyrevelferd. Rapporten viser åpenhet om hvordan virksomheten arbeider med aktsomhetsvurderinger i tråd med UNGP og OECDs retningslinjer. Alle medlemsrapportene gjøres offentlig tilgjengelig på Etisk handel Norges hjemmesider.

Heidi Furustøl

Daglig leder

Etisk handel Norge

Aktsomhetsvurderinger

Denne rapporten er bygget rundt FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs modell for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv.

Modellen har seks trinn som beskriver hvordan virksomheter kan jobbe for mer ansvarlig og bærekraftig forretningspraksis. Å være god på aktsomhetsvurderinger betyr ikke at en virksomhet ikke har negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø, men heller at virksomheten er åpen og ærlig om utfordringer og håndterer dette på best mulig måte i samråd med sine interessenter. Denne rapporten er delt inn i kapitler basert på denne modellen.



Forord av daglig leder

Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre norske togreiser mer bærekraftige. Å tilby passasjerer grønne reiser er et essensielt bidrag til regjeringens mål om at Norge skal være klimanøytralt i 2030.

I 2023 har Norske tog lykkes godt med vårt hovedoppdrag: å anskaffe, eie og forvalte tog. Vi har nådd mange viktige mål og milepæler som vil ha stor betydning for å få en mer pålitelig og attraktiv jernbane fremover.

Den 8. mars 2023 signerte vi kontrakt med Stadler om å kjøpe 17 nye, lange fjerntog. Det nye topp moderne toget vil løfte både opplevelsen, kvaliteten og komforten for de reisende til et nytt nivå – også for rullestolbrukere, som i utgangspunktet var kritiske til den opprinnelige løsningen som ble presentert.

Tidlig i 2023 utløste vi også første opsjon i avtalen med Alstom om kjøp av ytterligere 25 Coradia Nordic tog. Med denne opsjonen har Norske tog bestilt til sammen 55 tog fra Alstom. Samlet sett legger disse anskaffelsene til rette for at enda flere reisende fremover kan velge en mer klimavennlig reisemåte.

Med anskaffelseskontrakter for både nye lokaltog og fjerntog på plass, går selskapet over i en ny fase hvor forvaltning står i sentrum.

Norske tog har i 2023 arbeidet med å få dypere innsikt i hva som er vesentlige bærekraftsområder for organisasjonen og hvordan ny kunnskap om bærekraftsrelaterte risikoer og muligheter skal tas inn i styring av virksomheten. Norske tog har i 2023 forankret bærekraftsarbeidet ytterligere i virksomhetsstyringen samt mot våre samarbeidspartnere.

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 gjennom året, særlig i selskapets største kontrakter: Lokaltoganskaffelsen, Fjerntoganskaffelsen, ERTMS og Midtlivsoppgradering av type 72.

OECDs metodikk har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen. I anskaffelser gjennomfører Norske tog både en innledende risikovurdering og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse i henhold til prosjektmodellen vår.

Norske tog har i 2023 også fremarbeidet mer data knyttet til togene innen områder som energiforbruk, vedlikehold, og materialer som brukes inn i og avhendes fra togene. Tog med lang levetid og høy kvalitet på materialene som er brukt, reduserer behovet for utskiftninger av tog, samt behovet for oppgraderinger av togene. Norske tog har videre i 2024 fått godkjente vitenskapsbaserte klimamål ihht. SBTi.

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

Øystein Risan
Administrerende direktør

Nøkkelinformasjon om virksomheten og leverandørkjeden

Nøkkelinformasjon om virksomheten

Navn på virksomheten

Norske tog AS

Adresse hovedkontor

Drammensveien 35, 0271 Oslo

Viktigste merker, produkter og tjenester

Persontog i Norge

Beskrivelse av virksomhetens struktur

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. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Statens eierskap

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

Særskilte rammer for selskapet

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

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. Er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk, og at selskapets anskaffelsesrutiner og kontrakter gjenspeiler virksomhetens krav til leverandører knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter når avtaler skal inngås og/eller revideres.

2. Økonomi & Finans: Avdelingen er ansvarlig for økonomi, finans, IT, HR og administrasjon. Ansvarlig for virksomhetsstyring i Norske tog. Herunder det overordnede ansvaret for at aktsomhetsvurderinger implementeres og gjennomføres i virksomheten og virksomhetens prosjekter. Avdelingen sikrer at retningslinjene er implementert og operasjonalisert, samt fører tilsyn med eventuelle avvik. I tillegg er avdelingen ansvarlig for at åpenhetslovens plikter er oppfylt inkl. offentliggjøring av redegjørelsen.

Økonomi: Ansvarlig for økonomi, virksomhetsstyring og bærekraft.

3. Systemteknologi, Utvikling og dokumentasjon: Avdelingen er ansvarlig for Systemteknologi, Utvikling og dokumentasjon og masterdata. Systemteknologi: Ansvarlig for tekniske spesifikasjoner, modifikasjoner, komponenter og dokumentasjon. Dokumentasjon og masterdata: Ansvarlig for dokumentasjon og masterdata. Utvikling: Ansvarlig for vedlikehold og kvalitetskontroll

4. Teknisk avdeling: 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 der aktsomhetsvurderinger skal gjennomføres. I tillegg er de også ansvarlig for at det utføres løpende leverandøroppfølging, inspeksjoner og revisjoner under prosjektene.

Omsetning i rapporteringsåret (NOK)

1 447 451 340

Antall ansatte

63

Er virksomheten omfattet av åpenhetsloven?

Ja

Vesentlige organisatoriske endringer siden forrige rapportering og denne rapportens tidsperiode

Ingen vesentlige organisatoriske endringer.

Navn, tittel for kontaktperson for rapporten

Linda Marie Venbak, CFO

E-post adresse for kontaktperson for rapporten

linda.marie.venbakken@norsketog.no

Informasjon om leverandørkjeden

Generell beskrivelse av virksomhetens innkjøpsmodell og leverandørkjede

Forretningsmodell:

- Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog.
- Selskapet har en restgarantiordning der staten garanterer for 75 prosent av togenes bokførte verdi.
- Norske tog finansierer sine toganskaffelser gjennom kapitalmarkedet, leieinntekter og egenkapitaltilskudd
- 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, trafikkpakke 3 Vest og trafikkpakke Østlandet 1 og 2).

I verdikjeden for tog til persontransport i Norge har Norske tog tre sentrale roller; selskapet kjøper togene, leier de ut, og avhender dem. 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 Vygruppen 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 modifikasjoner, midtlivsoppgraderinger og avhending av togene. Ved siden av dette anskaffer også Norske tog også blant annet ulike rådgivningstjenester og øvrige administrative tjenester.

Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften.

Anskaffelsesregelverket bygger på grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarehet, 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. Bærekraft er også et viktig element i selskapets toganskaffelser.

Norske togs prosjektmodell:

Norske tog sin prosjektmodell støtter opp under statens prosjektmodell for investeringsprosjekter.

Prosjektmodellen 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. Utarbeidede maler som inngår i virksomhetsstyringen til Norske tog, gjør selskapet mer robust i gjennomføringen. Norske togs solide rutiner for dokumentkontroll, habilitet og taushetsplikt kvalitetssikres også gjennom prosjektmodellen.

Sektor og kontekst:

Den norske og europeiske togsektoren består av mange ulike aktører, inkludert togoperatører, infrastrukturleverandører og togprodusenter. Når det gjelder togprodusenter av persontog i Europa, så er dette kun noen få aktører. Historisk har det vært svært lite transparens i leverandørkjeden av blant annet konkurransemessige hensyn, noe som sektoren fortsatt bærer preg av i dag. Det å få tilstrekkelig informasjon om leverandørkjeden er dermed en utfordring som vi deler med andre i sektoren, inkl. våre togleverandører. Norske tog jobber systematisk med sine togleverandører knyttet til aktsomhetsvurderinger og å for få større innsikt i leverandørkjeden helt ut til opprinnelsesland for råvarer.

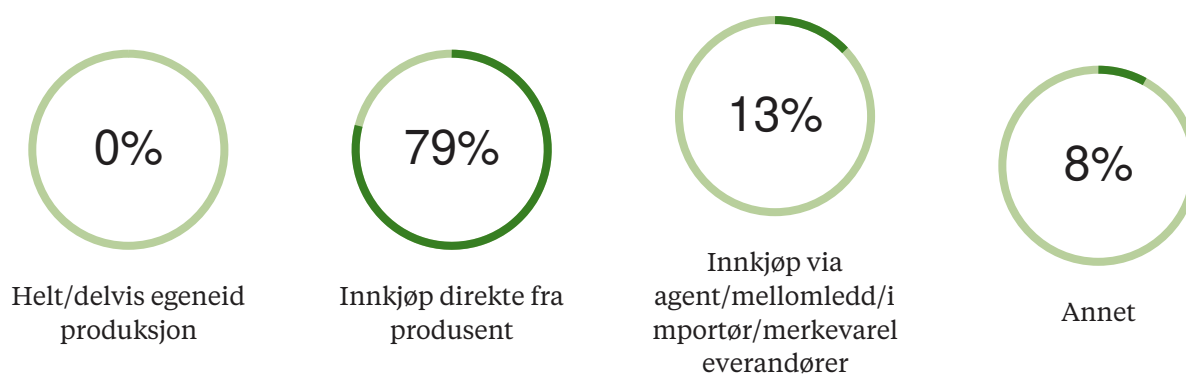
Antall leverandører som virksomheten har hatt kommersielle relasjoner med i rapporteringsåret

272

Kommentar til antall leverandører

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

Type innkjøp/ leverandørforhold



Innkjøp direkte fra produsent: Under dette ligger produsenter av produkter, men også tjenesteyttere 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.

Liste over førsteleddsprodusenter per land

Danmark :	1
Finland :	2
Frankrike :	2
Irland :	2
Italia :	1
Luxemburg :	4
Nederland :	1
Norge :	232
Storbritannia :	8
Sveits :	2
Sverige :	12
Tsjekkia :	1
Tyskland :	3
Hong Kong :	1

Antall per land for selskapene Norske tog er i forretninger med er oppgitt.

Oppgi antall arbeidere hos førsteleddsprodusenter som virksomheten har oversikt over, og hvor mange produsenter dette er basert på:

Antall arbeidere

Antall produsenter dette er basert på

Kommentar til antall arbeidere

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

Viktigste innsatsfaktorer/råvarer for produkter eller tjenester og geografi

Aluminium	Canada Kina India
Kobber	Kongo Chile Kina Peru

Stål	Kina India Japan USA
Gummi	Indonesia Malaysia Thailand Vietnam
Plast	Kina Tyskland Italia Japan Taiwan USA
Olje/smøring	Singapore USA
Lithium	Argentina Australia Chile Kina
Kobolt	Australia Kongo
Mangan	Australia Kina Sør-Afrika
Jern	Australia Brasil Kina India
Lim	Kina Tyskland USA
Paladium	Canada Sør-Afrika Zimbabwe
Neon	Kina Ukraina

Silikon resin (plast)	Kina Tyskland Japan Norge Taiwan USA
Semikonduktor	Brasil Kina Norge
Gull	Australia Sentralafrikanske Republikk Kina Ghana Mexico USA Sør-Afrika
Trevirke	Canada Kina Tyskland USA
Epoksy	Tyskland Sør-Korea Taiwan
Polyuretan	Kina Tyskland Italia USA
Akryl polyester	Kina
Filt	Kina Tyskland Italia
Glass	Kina Tyskland Frankrike Hong Kong USA
Keramikk	Brasil Kina India Vietnam

Oversikten over materialer er identifisert gjennom aktsomhetsvurdering Norske tog har utført i prosjektet for lokaltoganskaffelse, og er for lokaltog. Oversikten er i hovedsak overførbar også til fjerntoganskaffelse, siden samme preliminære vurdering er lagt til grunn for både lokal- og fjerntog. 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.

Er virksomheten leverandør til offentlig sektor?

Ja

Mål og fremdrift

Prosessmål og fremdrift i rapporteringsåret

1

Mål: Tog skal avhendes ihht. avfallshierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90 %

Status: 2023: Gjenvinningsgrad er avhengig av bl.a. togtype. For et type 69-sett og ett type 92-tog avhendet i 2023, er gjenvinningsgrad 83 %.

2

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

Norske tog har i 2023 innarbeidet et evalueringspunkt knyttet til miljø i malen for endringsordrer knyttet til oppgraderinger og modifikasjoner. Evalueringspunktet omfatter forhold knyttet til utslippsreduksjon, forurensing, avfall og ressursbruk, farlige stoffer og energieffektivitet.

Status: Endringsordre benyttes både internt og av operatører for å bestille endringer. Et konkret punkt om miljømessige forhold som påvirkes gjennom endringen, vil forsterke og tydeliggjøre fokuset på miljø og bærekraft i forvaltningsoppgavene i Norske tog, samt tilrettelegge for å kunne måle effekt av endringer.

3

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

Norske tog har i året som har gått fokusert på å implementere aktsomhetsvurderinger i prosjektene til Norske tog og å sørge for at leverandørene har styrende dokumentasjon og relevant metodikk for rapportering på plass. Norske tog har utarbeidet revisjonsmaler som bygger på OECD sin metodikk. For kommende periode skal det gjøres en audit av om styrende dokumentasjon og relevante vurderinger utføres i henhold til OECD sine krav til aktsomhetsvurderinger, og om leveransene er innenfor Norske tog sine retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis. Avvik vil bli fulgt opp.

Status:

Norske togs leverandører har langt på vei etablert rutiner for aktsomhetsvurderinger og rapportering i henhold til OECD sine retningslinjer, samt Åpenhetsloven. Leverandørens vurdering har primært basert seg på spend- analyser frem til nå. Det vil i arbeidet videre implementeres en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderinger i tråd med OECD sin metodikk og krav til risikoanalyse uavhengig av spend.

4

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

Status: Det ble utført interessentdialog som en del av metode i arbeidet med dobbelt vesentlighet i 2023. Interessentdialogen vil suppleres i 2024 etter identifiserte områder i dobbelt vesentlighetsanalyse.

5

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

Norske tog bidrar i flere sektorsamarbeid for bærekraft, noen initiativ Norske tog deltar i er:

- Roundtable Rolling Stock (RTR) - arbeid med bl.a. standardisering av krav til tog for miljømessig bærekraft.

- Prosjektet Viltvarsling – for å minimere påkjørsel av dyr.

Status : • MeTinT – overvåking av strømvogter og boggi på type 73 i samarbeid med NTNU. Resultatet skal redusere slitasje på hjul og skinner og redusert hjulslitasje er oppnådd i 2023. Prosjektet fortsetter i 2024.

- Utvikling av felles beregningsløsning for utslipp i transportsektoren, dette er et tverrsektorielt samarbeid ledet av Entur

6

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

Livsløpsanalyser mottas for togene vi anskaffer. Livsløpsanalyser av togene gir Norske tog et godt utgangspunkt til å diskutere miljøpåvirkninger med togprodusentene allerede i tidlig fase av produksjonen. Flere valg som tas i designfasen vil påvirke muligheten for gjenvinning ved

Status : utfasing. I anskaffelsene av nye lokaltog og fjerntog hentet Norske tog inn foreløpige

livsløpsanalyser fra tilbyderne i konkurransen. Analysene gir innsikt i blant annet type materialer som er tiltenkt produksjonen, inkludert oppgraderinger, vedlikehold og hvordan materialene kan behandles når togene har nådd sin tilmålte levetid.

7

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

Riktig kvalitet og levetid for tog, slik at de ikke avhendes før nødvendig, er det viktigste tiltaket mtp. avfallshierarkiet. Med innfasing av mange nye tog vil det være mange år til togene skal fases ut igjen. Likevel er det avgjørende å tenke langsiktig for god forvaltning. Togets levetid er derfor et viktig tema som diskuteres allerede i designfasen av togene. Norske togs kjøretøy har i dag en gjennomsnittsalder på 18,7 år, men flere av togsettene er mer enn 40 år gamle.

Midtlivsoppgraderinger og annet vedlikehold sikrer at togsettene kan benyttes i hele - eller utover - sin forventede levetid. Samtidig bidrar ytterligere oppgraderinger til å øke standarden på togtilbudet, som igjen gjør det mer attraktivt å reise med tog.

Norske tog har for 2023 blant annet utført følgende:

Status : • Midtlivsoppgradering av type 72: Flere komponenter demonteres for oppgradering før de monteres tilbake i toget.

- I 2023 ble det besluttet å igangsette forprosjekt for tilstandsbasert vedlikehold (Condition Based Maintenance - CBM), det vil si vedlikehold etter behov, for FLIRT-togene. Tilstandsbasert vedlikehold vil kunne optimalisere ressursbruk og kostnader knyttet til vedlikehold, sørge for jevnt god tilstand på togene samt bidra til lenger levetid.

- Norske tog har i 2023 etablert et eget dedikert team som utelukkende jobber med håndtering av løpende forvaltningssaker. Det var et mål om å behandle alle innmeldte saker på forvaltning, hvor det har vært et etterslep på saksbehandling, innen utgangen av 2023. 137 saker ble behandlet og målet ble nådd med god margin. I tillegg har arbeidet bidratt til et styrket forvaltningsfokus både i Norske tog og hos selskapets samarbeidspartnere.

8

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

For rapporteringsårene 2022 og 2023 har Norske tog etablert et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas (GHG)-protokollen. Datagrunnlag for 2022 er forbedret, hvor dette benyttes som selskapets basisår. Det er forbedret datakilder og inkludert flere aktiviteter i 2023-regnskapet. Resultatene er tydelige, og 99.9 prosent av utslippene er i verdikjeden til Norske tog.

Status :

Mot slutten av 2023 sendte Norske tog inn søknad til Scienced Based Target initiative (SBTi) med selskapets vitenskapsbaserte klimamål. Søknaden ble godkjent i 2024, noe som betyr at Norske tog har et godkjent vitenskapsbasert klimamål som innebærer at selskapet skal kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42 prosent fra 2022 til 2030 og jobbe mot netto null innen 2050.

9

Mål :

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

- Norske tog har i 2023 samarbeidet med Vy om å redusere energibruk for FLIRT-togene ved hensetting. Energibruk har siden 1. april blitt redusert ved å parkere 136 tog i Parking Economy (PE) modus. Analyser har tidligere vist at forbruket kan reduseres ned til 20-30 prosent ved parkering i en PE-modus.

Status :

- Planlegging for å skifte ut lysstoffrør med LED-lys der hensiktsmessig
- I jernbanesektoren jobbes det med flere tiltak som vil redusere energiforbruk i tog, deriblant C-DAS (Connected Driver Advisory System) og ATO (Automatic Train Operation). CDAS er et system som gjør det enklere for lokomotivførere å optimalisere energiforbruk under kjøring og dermed spare energi. På sikt vil de nye lokaltogene og fjerntogene utgjøre en stor andel av selskapets togflåte, og energisparingstiltak kan dermed ha stor effekt på det totale energiforbruket.

10

Mål :

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

Togtype 92 har nådd slutten av sin levetid, og Norske tog er i gang med å fase ut disse kjøretøyene. Av flåten på 14 togsett av type 92 er to togsett allerede faset ut, fire togsett er donert og skal leveres til Ukraina, antagelig i 2024. Resterende åtte togsett er planlagt faset ut i løpet av 2024. Togsettene av type 92 erstattes av elektriske eller bimodale tog. De gjenstående fem diesellokomotivene (Di4) er planlagt faset ut etter at nye bimodale fjerntog settes i drift. Utfasingen av de siste 15 dieseltogene av type 93 avhenger av tempoet på anskaffelsene av ytterligere nye tog og elektrifisering på flere jernbanestrekninger.

Status :

Fremover vil det videre arbeidet med de nye bimodale fjerntogene blant annet undersøke muligheten for alternativt drivstoff fra driftsstart og forberedelse for ombygging til annet drivstoff som et neste fremtidssteg. Elektrifisering av jernbanen er et langsiktig prosjekt. Bane NOR jobber med å elektrifisere deler av Trønder- og Meråkerbanen innen 2024.

11

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

Status:

- Norske tog har flere pågående prosesser for å nå opp til forventinger internt og eksternt, og for å gjøre Norske tog klar til å rapportere etter det nye bærekraftsdirektivet, CSRD.
- Det er gjennomført dobbel vesentlighetsvurdering, klimarisikoanalyse og analyse av selskapets aktiviteter opp mot EU-taksonomiens kriterier.
- Det er satt vitenskapsbaserte klimamål, som er godkjent av SBTi i 2024.

MÅL FOR KOMMENDE ÅR

1

Innarbeide miljøkrav i prosjektmodellen i løpet av 2024.

Nye krav til klima- og miljø i regelverket om offentlige anskaffelser krever spesifikke vurderinger av hvordan tildelingskriterier og kravspesifikasjonen utarbeides for å støtte opp under bærekraft. I kommende periode skal det utarbeides tydeligere veiledning på hvordan denne type vurderinger gjøres knyttet opp mot risikokategorier, samt utarbeides sjekklister på egnede miljøkrav.

2

1 revisjon på hver av hovedkontraktene Lokaltog, Fjerntog, Midtliv og ERTMS i 2024.

For kommende periode skal det gjøres en vurdering av om styrende dokumentasjon og relevante vurderinger utføres i henhold til OECD sine krav til aktsomhetsvurderinger, og om leveransene er innenfor Norske tog sine retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis. Avvik vil bli fulgt opp.

3

Norske tog skal kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42 prosent fra 2022 til 2030 og jobbe mot netto null innen 2050.

4

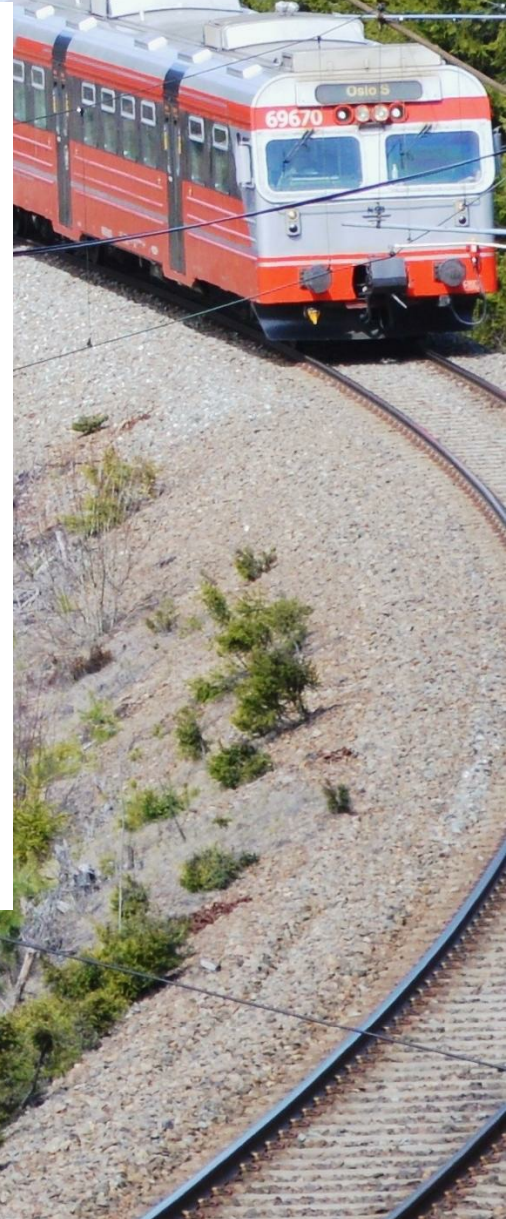
Tog skal avhendes ihht. avfallshierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90 prosent.



1

Forankring av bærekraft i virksomheten

Forankring av ansvarlighet knyttet til bærekraftig forretningspraksis i virksomheten handler om å ha strategier, planer, relevante policyer og retningslinjer for aktsomhetsvurderinger som er vedtatt av ledelsen. Disse bør omfatte hele virksomheten, samt virksomhetens leverandørkjede og forretningsforbindelser. Effektive styringssystemer for implementering er en forutsetning for å lykkes, og arbeidet med aktsomhetsvurderinger bør være en integrert del av virksomhetens forretningsdrift. Tydelige forventninger fra toppledelsen, samt tydelig plassering av ansvar innad i virksomheten for implementering av de ulike delene av aktsomhetsvurderinger er viktig. Alle involverte må vite hva de skal gjøre. Åpenhet om forpliktelser virksomheten har til seg selv, utfordringer de står overfor og hvordan dette håndteres, er vesentlig.



1.A Policy* for egen virksomhet

1.A.1 Lenke til offentlig tilgjengelig policy for egen virksomhet

<https://www.norsketog.no/rapporter>

1.A.2 Hva sier virksomheten offentlig om sine forpliktelser til å respektere mennesker, dyr, samfunn, miljø og klima?

Retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis ble utarbeidet i 2023. Disse retningslinjene, inkludert etiske retningslinjer og retningslinjer for anskaffelser danner grunnlaget for Norske togs ansvarlige forretningspraksis.

Norske tog skal respektere grunnleggende menneske- og arbeidstakerrettigheter gjennom å ivareta menneskene som arbeider i egen virksomhet og i tilknyttede verdikjeder, og bidra til god ressursbruk som begrenser negativ påvirkning på miljø, klima og samfunn.

Norske togs forretningspraksis bygger på prinsipper og rettigheter beskrevet i Verdenserklæringen om menneskerettigheter, Den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP, 2011) OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper (OECD 2011/2023) og FNs Bærekraftsmål.

Retningslinjene dekker følgende områder: aktsomhetsvurderinger, ansvarlige innkjøp, antikorrupsjon og hvitvasking, klima og energi, miljø, sirkularitet og materialgjenvinning, universell utforming av tog, likestilling, mangfold og inkludering, fagorganisering og arbeiderrepresentasjon, krav til leverandører, land under handelsboikott, interessentinvolvering, varsling, samarbeid i jernbanesektoren, forpliktelse og oppfølging av rutinen.

Norske tog arbeider i tillegg for å sikre ansvarlighet i tilknyttet leverandørkjede. Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring skal Norske tog sikre at selskapets anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn.

1.A.3 Hvordan er policy for egen virksomhet blitt utviklet og forankret?

Rutine for ansvarlig forretningspraksis er utviklet internt av økonomi og administrasjonsavdeling i samarbeid med juridisk avdeling. Relevante tekniske fagressurser innen organisasjonen for øvrig har også vært involvert. Den er gjennomgått og godkjent av ledelsen og Norske togs styre høsten 2023, og ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider. Rutinen er utarbeidet basert på identifiserte vesentlige bærekraftstema og kommende krav ihht. CSRD, og er i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP, 2011) og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper (OECD 2011/2023). Rutinen gir overordnede føringer i tillegg til våre separate etiske retningslinjer, og setter dermed en felles retning nedover i organisasjonen for arbeid og rapportering innen ansvarlig forretningspraksis.

1.B Organisering og internkommunikasjon

1.B.1 Hvordan er arbeidet med aktsomhetsvurderinger organisert i virksomheten, forankret i interne retningslinjer og rutiner og hvorfor?

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av virksomheten innfelt i prosjektmodellen og selskapets styrende dokumenter. Da Norske togs arbeid i stor grad består av anskaffelser, er prosjektmodellen førende for Norske togs anskaffelsespraksis, også mtp. aktsomhetsvurderinger. Prosjektmodellen er utviklet i tråd med Statens prosjektmodell som stiller krav til metodikk og kvalitet når store statlige investeringsprosjekter skal utredes. På bakgrunn av dette har Norske tog fordelt ansvaret for aktsomhetsvurderinger som følger:

- CEO: Øverste ansvar, delegerer ansvar nedover i organisasjonen. Ansvar for at gjenopprettingstiltak gjennomføres for brudd forårsaket av Norske tog.
- Økonomi- og administrasjonsavdelingen er ansvarlig for virksomhetsstyring i Norske tog. Herunder det overordnede ansvaret for at aktsomhetsvurderinger implementeres og gjennomføres i virksomheten og virksomhetens prosjekter. Avdelingen sikrer at retningslinjene er implementert og operasjonalisert, samt fører tilsyn med eventuelle avvik. I tillegg er avdelingen ansvarlig for at åpenhetslovens plikter er oppfylt inkl. offentliggjøring av redegjørelsen.
- Juridisk avdeling er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk, og at selskapets anskaffelsesrutiner og kontrakter gjenspeiler virksomhetens krav til leverandører knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter når avtaler skal inngås og/eller revideres. Der hvor Norske tog har medvirket til, eller er forbundet med brudd gjennom sine anskaffelser, forretningspartnere eller aktiviteter, har juridisk direktør ansvar for at leverandøren eller forretningspartner sørger for gjenoppretting gjennom systematisk oppfølging fra Norske tog.
- Teknisk avdeling er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene der aktsomhetsvurderinger skal gjennomføres. I tillegg er de også ansvarlig for å utføre løpende leverandør oppfølging, inspeksjoner og revisjoner.

1.B.2 Hvordan blir betydningen av virksomhetens aktsomhetsvurderinger konkretisert og tydeliggjort for de ansatte gjennom stillingsbeskrivelse (eller lignende), arbeidsoppgaver og incentivordninger?

Det er informert om rutiner for aktsomhetsvurderinger i allmøte, det er opplæring i prosjekt for relevante ressurser. Videre har det vært presentasjoner i læringsforumet Togakademiet der alle ansatte har hatt mulighet til å delta om Åpenhetsloven og Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger. Det oppfordres av administrerende direktør til å delta på Togakademiet for alle ansatte. Aktiviteter knyttet til bærekraft er i tillegg en integrert del av prosjektmodellen med ansvarlig og utførende for respektive aktivitet.

1.B.3 Hvordan sikres det at relevante ansatte har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre arbeidet med aktsomhetsvurderinger?

Det gis orientering i allmøter og i Norske togs Togakademi. I tillegg gjennomføres særskilt kompetansebygging for relevante deltakere i aktsomhetsvurderingene samt forankring i respektive prosjekt hos prosjektleder.

1.C. Planer og ressurser

1.C.1 Hvordan er virksomhetens forpliktelser til å respektere mennesker, samfunn, dyr og miljø forankret i virksomhetens strategier og handlingsplaner?

Norske tog har i 2023 arbeidet med å få dypere innsikt i hva som er vesentlige bærekraftsområder for organisasjonen, hva selskapet skal jobbe videre med, og hvordan ny kunnskap om bærekraftsrelaterte risikoer og muligheter skal tas inn i styring av virksomheten. Norske tog har også forankret bærekraftsarbeidet i virksomhetsstyringen gjennom tydelig instruksjoner til styre og administrerende direktør, samt gjennom en rutine for ansvarlig forretningspraksis som er godkjent av styret.

Med en tydelig strategi og konkrete tiltak arbeider Norske tog med 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 innebærer også å tenke sirkulært om kjøretøyene som selskapet skal anskaffe, forvalte og fase ut på best mulig vis. Samtidig er ikke lave utslipp og redusert påvirkning på miljø nok til å kalle togtransport bærekraftig - menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter må også ivaretas i produksjonen av togene. I tillegg må Norske togs medarbeidere trives og oppleve givende faglig utvikling i sitt arbeid for selskapet.

Målrettet arbeid vil være avgjørende for å sikre god fremdrift og godt datagrunnlag, samt for å videreutvikle selskapets interne styring og eksterne rapportering. Med en dedikert rådgiver for styringssystem og bærekraft, har Norske tog i 2023 hatt en solid koordinering av handlingsplan og tiltak for bærekraft. Dette har vært en viktig del av arbeidet for å møte kommende krav på bærekraftsområdet og samtidig bidra til en bærekraftig utvikling av selskapet.

Fra og med kalenderåret 2024 vil Norske tog rapportere i henhold til det nye direktivet for bærekraftsrapportering, CSRD, noe som vil kreve en større tilpasning av Norske togs strategier og mål. Det er krav til at Norske tog rapporterer under CSRD før 2026 (for året 2025). Funnene i dobbel vesentlighetsvurdering vil være kunnskapsgrunnlaget for å integrere bærekraft i virksomhetsstrategien, samt utvikling av bærekraftsindikatorer til det videre arbeidet. Dette ses som del av et forbedringsarbeid for bærekraft i selskapet.

Norske tog har også jobbet med videre implementering av bærekraftsstrategien i 2023, der det blant annet settes ansvar på tiltak, frist og oppfølgingsrutiner. Norske tog gjennomførte en workshop på selskapssamlingen i 2023 hvor alle ansatte var med på å videreutvikle tiltak og belyste organisatoriske endringer som må gjøres for å lykkes med arbeidet. De viktigste områdene fra dette arbeidet ble innarbeidet i virksomhetens handlingsplaner for 2024.

1.C.2 Hvordan følges virksomhetens strategier og planer for å være ansvarlig og bærekraftig opp av ledelse og styre?

Norske tog utarbeidet i 2022 en bærekraftstrategi som selskapet i 2023 har jobbet med å integrere i virksomhetsstyring og arbeidsprosesser. Det har vært særlig viktig å forankre arbeidet i ledelsen, samt definere ansvarsområder. I 2023 har Norske tog gjort følgende:

- Definert ansvar for bærekraft i styret, i revisjon- og bærekraftsutvalget og for administrerende direktør. I tillegg har styringsinstruksjoner blitt oppdatert.
 - Det har blitt utarbeidet en policy for ansvarlig forretningspraksis som vil gi føringer med tanke på å ivareta mennesker, miljø og klima i alle arbeidsprosesser. Forretningspraksisen er godkjent av styret.
 - Selskapet har arbeidet med klimarisiko i tråd med TCFD-rammeverket. Klimarisiko vil bli integrert i Norske togs risikostyring fra 2024.
 - Det har blitt utarbeidet et årshjul for de ukentlige ledergruppemøtene, hvor bærekraft står fast på agendaen en gang i måneden. I tillegg har det blitt satt opp et årshjul for de ulike bærekraftstemaene som skal tas opp i ledergruppemøtene. Årshjulet gjelder fra 2024.
-

1.D Partnerskap og samarbeid med forretningsforbindelser, spesielt leverandører

1.D.1 Hvordan tydeliggjør virksomheten viktigheten av ansvarlighet og bærekraft i møte med forretningsforbindelser, spesielt i leverandørkjeden?

OECD sine retningslinjer skal hensyntas i alle anskaffelser. For anskaffelser over 1 mrd. NOK, ved høyrisikoanskaffelser iht. DFØ sin høyrisikoliste eller ved annen kjent risiko, skal NT i tillegg utarbeide en særskilt vurdering av ivaretagelse av disse retningslinjene som en del av kontraktsstrategien. For disse tilfellene vil Norske tog gjennomføre både en innledende risikovurdering i tilknytning til anskaffelser og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Dette innebærer at anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging uavhengig av verdi. Det er oppfølgingsmøter med leverandører i prosjektene ihht. prosjektplanene.

Code of Conduct for Suppliers er oppdatert i 2023. Blant annet ble det lagt inn krav til aktsomhetsvurderinger iht. OECD sine retningslinjer, krav til ivaretagelse av dyrevelferd, samt mulighet for å ilegge dagbøter ved brudd på retningslinjene til leverandørene. Norske tog har utarbeidet en egen gjenopprettelsesrutine.

Indikator

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

2023: **162**

Det var ikke tilgjengelige tall for dette i 2022 da Norske tog satt opp indikatoren. Indikatorer for Norske tog vil forøvrig videreutvikles som en del av utvikling av strategi i 2024. Derfor fjernes indikatoren "antall stedlige kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold gjennomført" fra årets rapport.

Screeningen baserer seg på Norske togs prioriterte prosjekter Midlvsoppgradering, ERTMS, Lokaltog og Fjerntog.

Lokaltog, Midlvsoppgradering og ERTMS: 82 leverandører definert som hovedleverandører innenfor kontraktene. 7 leverandører er identifisert som høyrisikoleverandører på grunn av geografisk beliggenhet og industriell risiko. Dokumentasjon er etterspurt og tiltak igangsettes basert på funn. Av de 82 hovedleverandørene er det 13 stk som fortsatt ikke er screenet.

Fjerntog: Stadler har gjort en risikoanalyse av 93 leverandører frem til nå. Det er plassert 22 ordre på kontrakten i 2023. Av Stadlers screening er det en høyrisikoleverandør basert på geografisk plassering og manglende erfaring med denne leverandøren fra tidligere samarbeid. Basert på funn vil Stadler gjøre tiltak eller velge å ikke samhandle med denne leverandøren.

Antall avvik fra kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold

Ingen direkte avvik identifisert, kun risiko.

1.E Erfaringer og endringer

1.E.1 Hvilke erfaringer har virksomheten gjort seg om arbeidet med bærekraftig forretningspraksis i rapporteringsåret, og hva har endret seg som et resultat av dette?

Norske tog har gjort betydelige løft innen bærekraftsarbeidet i forutgående periode. Styrebehandling av rutiner for ansvarlig forretningspraksis samt forankring av ansvarlighet og arbeid med bærekraft i stillingsinstruksjoner for styret og ledelse er noen av tiltakene som har bidratt til å sikre forankring av rutiner og retningslinjer.

I tillegg har selskapet gjennomført en dobbel vesentlighetsvurdering i virksomheten, noe som har bidratt til å øke kunnskapen om aktsomhetsvurderingers rolle i et ansvarlig næringsliv, samt forståelse for det utvidede ansvaret for selskapets påvirkning som CSRD bringer med seg. Ved å ha presentert arbeidet med CSRD på Togakademiet har selskapet økt kunnskapen i virksomheten om arbeidet.

Retningslinjer for aktsomhetsvurderinger iht. OECD og krav i åpenhetsloven ble i 2022 integrert i selskapets styringssystem og prosjektmodell. I året som har gått har selskapet arbeidet med å finne frem til en omforent måte å rapportere på i dialog med leverandørene for Lokaltog, Fjerntog, Midtlivsoppgradering av type 72 og ERTMS. Selskapet opplever økt modenhet i leverandørkjeden, men det er fortsatt arbeid som gjenstår for at selskapene rapporterer risikobasert iht. OECD sin metode. Endring i regelverket om offentlige anskaffelser og krav til vekting av klima og miljø har også satt fart på arbeidet med å utarbeide veiledere på hvordan bærekraft kan ivaretas på en gunstig måte i anskaffelsene. Det er fortsatt krevende å finne riktig nivå på aktsomhetsrapporteringen i komplekse leverandørkjeder, men basert på vesentlighetsvurderinger blir det økt fokus på spesifikk risiko og tiltak uavhengig av tradisjonelle metoder å måle risiko.

Veien videre:

Norske tog skal fremover jobbe med å videreutvikle de interne prosedyrene for oppfølging av Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger i dialog med selskapets leverandører med fokus på overordnet risikokartlegging, følge opp håndtering av faktiske og potensielle risikoer, samt integrere modell for aktsomhetsvurderinger i tråd med de oppdaterte retningslinjene fra OECD. Miljø vil være særlig vesentlig for Norske tog å få integrert i modellen på en god måte.

Selskapet har utarbeidet retningslinjer for oppfølging dersom det avdekkes risiko, og vil jobbe videre med å spesifisere retningslinjene etter type risiko.

Etter hvert som fjerntoganskaffelsen går over i en produksjonsfase vil Norske tog, basert på en oppdatert risikovurdering, undersøke de mest relevante underleverandørene nærmere. Samme type revisjon utføres for lokaltogprosjektet hvor Alstom er leverandør.

2

Fastsette fokus for rapporten

Kartlegging av virksomhetens påvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø

Kartlegging handler om å identifisere virksomhetens risiko for, og faktiske negative påvirkning/ skade, på mennesker, dyr, samfunn og miljø, inkludert i leverandørkjeden og gjennom forretningsforbindelser. Det handler om å først danne seg et overordnet risikobilde, for så å prioritere mest vesentlige risikoområder for grundigere kartlegging og håndtering av funn. Hvordan virksomheten er involvert i eventuell negativ påvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø, er sentralt for å avgjøre riktig respons og tiltak. Involvering av interessenter, spesielt påvirkede parter, er sentralt i kartleggingsarbeidet, så vel som i tiltak for å håndtere utfordringene på en god måte.



2.A Kartlegging og prioritering

PRIORITERT NEGATIV PÅVIRKNING/SKADE FOR MENNESKER, DYR, SAMFUNN OG MILJØ

Å prioritere en eller flere risikoområder på bakgrunn av alvorlighetsgrad, betyr ikke at noen risiko er viktigere enn andre, eller at virksomheter ikke gjør noen med annen risiko, men at det som har størst negativ påvirkning prioriteres først. Kartlegging og prioritering er en kontinuerlig prosess.

2.A.1 List opp virksomhetens faktiske negative konsekvenser og/eller prioriterte vesentlig risiko for negativ påvirkning/skade på mennesker, dyr, samfunn og miljø. Merk at de prioriterte risikoene dere lister opp i tabellen under vil bli overført til trinn 3 av denne rapporten, hvor dere vil bli bedt om å besvare hvordan dere arbeider med å stanse, forebygge eller redusere den negative påvirkningen.

Prioritert negativ påvirkning / skade	Relatert tema	Geografi
Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnhenting av metaller og mineraler	Tvangsarbeid Fagorganisering og kollektive forhandlinger Barnearbeid Diskriminering Brutal behandling Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Marginaliserte befolkningsgrupper Miljø Utslipp Vann	Argentina Australia Brasil Canada Kongo Chile Kina Indonesia India Japan Peru Saudi-Arabia Ukraina USA Sør-Afrika Zimbabwe

<p>Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnhenting av potensielle konfliktmineraler</p>	<p>Tvangsarbeid Fagorganisering og kollektive forhandlinger Barnarbeid Brutal behandling Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Marginaliserte befolkningsgrupper Miljø Utslipp Vann</p>	<p>Australia Brasil Kongo Sentralafrikanske Republikker Kina Colombia Ghana Indonesia Sør-Korea Mexico Nigeria Rwanda USA Sør-Afrika Sentral-Afrika</p>
<p>Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnkjøp av andre materialer brukt i tog/togkomponenter</p>	<p>Tvangsarbeid Fagorganisering og kollektive forhandlinger Barnarbeid Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Miljø Utslipp</p>	<p>Brasil Canada Kina Tyskland Frankrike Indonesia India Italia Japan Malaysia Thailand Taiwan Ukraina USA Vietnam</p>
<p>Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til produksjon av maling, lim, væsker og kjemikalier.</p>	<p>Helse, miljø og sikkerhet Utslipp</p>	<p>Sveits Tyskland Frankrike Italia Makedonia Nederland Norge Polen Sverige USA</p>

Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 2-leverandører og videre nedover i leverandørkjeden.	Tvangsarbeid Fagorganisering og kollektive forhandlinger Brutal behandling Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid	Globalt
Potensielle risiko knyttet til brudd på folkeretten og urfolks menneskerettigheter.	Marginaliserte befolkningsgrupper	Australia Kongo Chile Kina Vest-Sahara Israel Marokko Peru Palestina USA
Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til transport av varer	Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet	Globalt
Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 1-leverandører	Helse, miljø og sikkerhet	Sveits Tyskland Frankrike Marokko Norge Polen Sverige

Risiko nevnt over er fra Norske Togs overordnede risikovurdering og oppsummerer potensiell risiko for brudd på menneske- og arbeidstakerrettigheter knyttet til råmaterialer brukt i tog, og aktiviteter knyttet til produksjon av komponenter og tog. Disse kategoriene er utgangspunktet for grundigere risikovurderinger knyttet til råvarematerialer brukt i tog all den tid Norske tog ikke har konkret informasjon om råvarens opphavsland.

BEGRUNNELSE FOR HVORFOR DISSE UTFORDRINGENE ER PRIORITERT SOM MEST VESENTLIGE FOR MENNESKER, DYR, SAMFUNN OG MILJØ

2.A.2 Beskriv: a) virksomhetens rutiner for kartlegging og identifisering av risiko og hvordan den negative påvirkningen/skaden ble identifisert og prioritert i denne perioden. b) eventuelle deler av virksomheten som ikke er dekket i denne rapporteringen (produktgrupper, egne produkter, avdelinger eller lignende) og hvorfor dere har valgt å ikke prioritere disse i det videre arbeidet; c) hvordan informasjon ble hentet inn, hvilke kilder som er benyttet og hvilke interessenter som er involvert/dere har snakket med; d) om det er identifisert områder eller tema hvor det er manglende informasjon for å danne seg et helhetlig bilde, og hvordan dere planlegger å gå frem for å få mer informasjon/håndtere dette.

Norske tog har utført en overordnet risikovurdering på virksomhetsnivå av alle kategorier av innkjøp med utgangspunkt i DFØs høyrisikoliste. Analysen viste at det er i anskaffelsesprosessene av nye tog og komponenter til oppgraderinger og modifikasjoner, at områdene som har størst risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår befinner seg. Se risikokategoriene redegjort for i avsnittet over for mer informasjon. Norske togs risikokategorier er brede og hver kategori omfatter flere risikoer, aktiviteter og produkttyper. Som tabellen viser er det høy iboende risiko ved svært store deler av Norske togs anskaffelser og mange av innsatsfaktorene som inngår i tog, og det er derfor viktig for Norske tog å fokusere på å gjøre aktsomhetsvurderinger for anskaffelsen i tråd med prosjektmodellen. Aktsomhetsvurderingene skal gjøres overordnet, på risikokategori-nivå og på leverandørnivå for å kunne fange opp risikoområdene i hver anskaffelse. Norske tog prioriterer derfor risiko på prosjektnivå og har tilpasset OECDs metode for aktsomhetsvurderinger til å passe inn i modellen for offentlige anskaffelser og kontrakter. Norske tog bruker DFØs arbeid med risiko knyttet til menneskerettigheter aktivt i eget arbeid.

a) I 2022 gjennomførte Norske tog IDD av alle de fire kvalifiserte tilbyderne i fjerntoganskaffelsen. Norske tog har i 2023 utført nærmere risikovurderinger av leverandørkjeden i lokaltog, fjerntog, ERTMS og Midlvsoppgraderinger for type 72. Det er ikke avdekket faktiske brudd i løpet av 2023, men Norske tog har tidligere avdekket risikoer som selskapet monitorer jevnlig.

b) Den overordnede risikovurderingen har vist at det er liten risiko identifisert for Norske togs innkjøp innen forsikring, finans og konsulentbistand. Det er noe høyere risiko knyttet til innkjøp av IKT-utstyr, møbler og renhold til egen virksomhet (ref DFØs høyrisikoliste), men innkjøp gjøres svært sjelden da Norske togs egen virksomhet er liten. Norske tog prioriterer derfor ikke å fokusere på disse kategoriene i det daglige arbeidet, men har rutiner på plass som sikrer at alle innkjøp som er på DFØs høyrisikoliste håndteres iht. Norske togs rutiner for aktsomhetsvurderinger.

c) Den overordnede risikovurderingen er utarbeidet med innsikt fra blant annet DFØ, Institute for Business & Human Rights, ILO.org, Transparency International, Amfori, Environmental Performance Index, International Trade Union Confederation annual Global Rights Index og Global Gender Gap Report. De viktigste interessentene som er konsultert er per nå leverandørene vi samhandler med i kontraktene. Alstom bruker Ecovadis i sitt arbeid med ansvarlig forretningspraksis, kjente arbeidsmiljøfaktorer i gitt industri, samt tidligere erfaring med leverandør. Norske tog jobber utover dette som nevnt med DFØ's høyrisikoliste brukes som nevnt i b), og med interessentdialog som en del av arbeid med å informere risiko identifisert i dobbelt vesentlighetsanalyse.

d) Norske tog jobber med togprodusentene for å få bedre oversikt over opprinnelsesland for innsatsfaktorer og land for sammenstilling og produksjon av komponenter og andre innsatsfaktorer. Transparens er en utfordring i dag og noe Norske tog jobber aktivt med å bedre. Med få og store europeiske togprodusenter er selskapets leverandører svært forsiktige med å oppgi informasjon som de anser kan være konkurransesensitiv informasjon. Dette kan være til hinder for arbeidet med aktsomhetsvurderinger.

ANNEN NEGATIV PÅVIRKNING/SKADE

2.A.3 Beskriv annen negativ påvirkning/skade på mennesker, dyr, samfunn og miljø som ble identifisert i kartleggingen i egen virksomhet, leverandørkjeden eller hos forretningsforbindelser i rapporteringsåret og hvordan disse er håndtert

Norske tog har i 2023 gjennomført en dobbel vesentlighetsvurdering. Norske togs doble vesentlighetsvurdering har kartlagt faktiske og potensielle positive og negative påvirkninger på ulike interessenter, samt vurderinger av bærekraftsrelaterte finansielle risikoer og muligheter. Ved å gjennomføre vesentlighetsvurdering i tråd med veiledning fra European Corporate Reporting Lab (EFRAG) og OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv, har det blitt identifisert noen flere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter som for eksempel påvirkninger på sluttbrukere og lokalsamfunn. Vurderingen vil i 2024 forankres ytterligere internt og tiltak vil bli planlagt ut fra resultatene.

3

Håndtering av prioritert påvirkning

Stanse, forebygge eller redusere negativ påvirkning

Stanse, forebygge eller redusere handler om å håndtere funn fra kartleggingen på en god måte. Virksomhetens mest vesentlige negative påvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø prioriteres først. Dette betyr ikke at annen risiko er uvesentlig eller at det ikke håndteres. Hvordan virksomheten er involvert, er sentralt for å treffe riktige tiltak. Faktisk negativ påvirkning/skade som virksomheten forårsaker eller bidrar til må stanses, forebygges og reduseres. Virksomheter som er direkte forbundet med negativ påvirkning må bruke sin innflytelse til å få forretningsforbindelser (f.eks. leverandører) til å stanse, forebygge og redusere dette. Dette innebærer å utvikle og iverksettes planer og rutiner for å håndtere risiko, og kan kreve endringer i egne policyer og styringssystemer. Virksomheters vellykkede håndtering av negativ påvirkning på mennesker, dyr samfunn og miljø er et avgjørende bidrag til FN's bærekraftsmål.

3.A Stanse, forebygge eller redusere

3.A.1 Legg til mål, status på fremdrift, og beskriv tiltak dere har iverksatt for å håndtere virksomhetens prioriterte negative påvirkning/skade på mennesker, dyr, samfunn og miljø:

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnhenting av metaller og mineraler
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er store mengder metall og mineraler i viktige togdeler og komponenter. Det er for eksempel svært mye stål og aluminium i togene. Det er derfor en viktig risikokategori ved anskaffelser av tog.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Norske tog sin oppdaterte Code of Conduct for Suppliers angir at alle leverandører vi inngår avtale med skal arbeide iht OECD sin metodikk og ivareta krav etter Åpenhetsloven. For strategiske prosjekter er det kvartalsvise, og ved behov hyppigere, oppfølgingsmøter mtp. bærekraft og aktsomhetsvurderinger. I møtene fokuseres det på funn med høy risiko og man gjør en prioritering av tiltak for kommende periode. Dette gjør at Norske tog kan ha en dialog om leverandørens identifiserte tiltak, og at Norske tog kan etterspørre informasjon rundt arbeidet til leverandør, samt evaluere nytteverdien av tiltak. Det arbeides med videreutvikling av auditprosesser for en robust oppfølging av leverandør også innenfor bærekraftsområdet, herunder ivaretagelse av menneskerettigheter ihht. FN og ILO konvensjoner samt nasjonalt regelverk. Det er sanksjonsmekanismer knyttet til manglende oppfyllelse av kravene til metode og manglende rapportering av funn etter audit.

Norske tog har utfordret leverandørens risikotilnærming som hovedsakelig har basert seg på spend-analyser (verdi og volum) til å også innbefatte høyrisiko områder basert på en top-down analyse, uavhengig av spend. Dette har medført at høyrisikokomponenter som batteri, lysrør og PIS (Passenger information system) er blitt løftet frem på risikolisten.

Norske tog har etterspurt informasjon fra leverandører om overordnede top-down risikovurderinger per materiale og/eller komponent for tog de produserer, for bedre samsvar med OECD metodikk.

Norske tog sine største leverandører har videreført Norske tog sin Code of Conduct for Suppliers slik at kravene ivaretas gjennom hele leverandørkjeden

Norske tog har meldt seg inn i Etisk handels batterigruppe og vil delta der f.o.m 2024.

En hovedaktivitet for å arbeide med risiko knyttet til råvarer er bransjesamarbeid. Norske tog vurderer å melde seg inn i tognettverket Railsponsible, som blant annet jobber med sosial bærekraft. Deltagere i nettverket er blant annet produsenter av tog.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Videre arbeid med utvikling av aktsomhetsvurderinger forventes å føre til mer data knyttet til risiko for råvarer som en del av vurderinger for togdelar/komponenter. Dette vil muliggjøre spesifikke tiltak der risiko er størst. Fokus på høyrisiko områder ut over spend-analyser vil gi et bedre samsvar med OECD metodikken.

Deltagelse i bransjeinitiativer som tognettverket Railsponsible vil kunne gi innsikt i felles identifisert risiko og mulighet til å bidra til felles tiltak i bransjen.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnhenting av potensielle konfliktmineraler
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er en risiko for at det brukes konfliktmineraler i togdeler som har bidratt til å opprettholde barnarbeid, tvangsarbeid, dårlige arbeidsforhold mm. Det er for eksempel en risiko for at konfliktmineraler kan brukes i batterier.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for konfliktmineraler i prosjektene. Det er kartlagt hvilke land dette generelt er en risiko.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

Norske tog har meldt seg inn i Etisk handels batterigruppe og vil delta der f.o.m 2024.

En hovedaktivitet for å arbeide med risiko knyttet til råvarer er bransjesamarbeid. Norske tog vurderer å melde seg inn i tognettverket Railsponsible, som blant annet jobber med sosial bærekraft. Deltagere i nettverket er blant annet produsenter av tog,.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Deltagelse i batterigruppe i Etisk handel forventes å gi:

- Mer standardiserte krav knyttet til bærekraft for kjøp som omfatter batteriteknologi.
- Bedre forståelse av risiko ved kjøp av batterier.
- Erfaringsdeling om geografisk risiko og industririsiko knyttet til kjøp av batteri.
- Erfaringsdeling mtp. gjennomføring av audit for produksjon av høyrisiko komponenter.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnkjøp av andre materialer brukt i tog/togkomponenter
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er en generell risiko for brudd på arbeidstakerrettigheter knyttet til produksjon av gummi, plast og glass.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for gummi, plast og glass i prosjektene. Det er kartlagt hvilke land dette generelt er en risiko.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

En hovedaktivitet for å arbeide med risiko knyttet til råvarer er bransjesamarbeid. Norske tog vurderer å melde seg inn i tognettverket Railsponsible, som blant annet jobber med sosial bærekraft. Deltagere i nettverket er blant annet produsenter av tog.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Det forventes at leverandørenes utvikling av aktsomhetsvurderinger vil klarere avgrense risiko for de spesifikke prosjektene, og dette vil muliggjøre prioritering av spesifikke tiltak.

Høyrisikolisten utarbeidet av Norske tog deles med leverandør, der de gjennom egenrapportering kan angi tiltenkt bruk av råvare fra identifiserte geografiske lokasjoner.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til produksjon av maling, lim, væsker og kjemikalier.
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er generell risiko for brudd på arbeidstakerrettigheter og HMS-retningslinjer knyttet til produksjon av lim og harpiks brukt i tog.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for lim og harpiks i prosjektene. Det er kartlagt hvilke land dette generelt er en risiko.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

En hovedaktivitet for å arbeide med risiko knyttet til råvarer er bransjesamarbeid. Norske tog vurderer å melde seg inn i tognettverket Railsponsible, som blant annet jobber med sosial bærekraft. Deltagere i nettverket er blant annet produsenter av tog.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Det forventes at leverandørenes utvikling av aktsomhetsvurderinger vil klarere avgrense risiko for de spesifikke prosjektene, og dette vil muliggjøre prioritering av spesifikke tiltak.

Norske tog vurderer å delta i nettverket Railsponsible.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 2-leverandører og videre nedover i leverandørkjeden.
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er generell HMS-risiko knyttet til montering av deler og komponenter, togproduksjon og oppgradering- og modifikasjoner av tog hos Norske togs tier 2-leverandører.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 2-leverandører og videre nedover i leverandørkjeden i prosjektene. Det er kartlagt hvilke land dette generelt er en risiko. Alstom har i 2023 identifisert høy risiko for en leverandør basert på produksjonsland og manglende innsending av påkrevd dokumentasjon i verktøyet Ecovadis. For to andre er det identifisert risiko basert på arbeidsmiljøfaktorer i gitt industri, samt ikke fullført dokumentasjon i Ecovadis. Tiltak utført er å etterspørre fullføring av innsending av dokumentasjon. Videre mulige tiltak er å utføre revisjon eller avslutte kontraktsforhold. Stadler har identifisert en høyrisikoleverandør på grunn av produksjon i Kina og manglende tidligere erfaring med leverandøren som kan viser overholdelse av Stadlers styrende dokumenter. Avhengig av funn igangsetter Stadler en tiltaksplan, eller avslutter kontraktssamarbeidet om det blir nødvendig.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

En hovedaktivitet for å arbeide med risiko knyttet til råvarer er bransjesamarbeid. Norske tog vurderer å melde seg inn i tognettverket Railsponsible, som blant annet jobber med sosial bærekraft. Deltagere i nettverket er blant annet produsenter av tog.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Det forventes at leverandørenes utvikling av aktsomhetsvurderinger vil klarere avgrense risiko for de spesifikke prosjektene, og dette vil muliggjøre prioritering av spesifikke tiltak.

Revisjoner vil gi innsikt i bruk av underleverandører, som gir Norske tog mulighet for å jobbe bedre med både den generelle risikoen som er identifisert, samt risiko knyttet til den spesifikke underleverandøren. Eventuelle avvik gir forbedringsmuligheter for underleverandører.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle risiko knyttet til brudd på folkeretten og urfolks menneskerettigheter.
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er en generell risiko ved tilknyttede aktiviteter for enkelte leverandører i konfliktområder. Gruvedrift er et eksempel på aktivitet der det i enkelte områder kan være større risiko for konflikt med urfolk sine menneskerettigheter.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for knyttet til brudd på folkeretten og urfolks menneskerettigheter. Det er kartlagt hvilke land dette generelt er en risiko.

Alstoms tilstedeværelse i Israel har vært tema i dialog med leverandør også i 2023. I Norske togs redegjørelse etter åpenhetsloven for 2022 er det beskrevet hvordan selskapet har gjennomført aktsomhetsvurderinger og hvordan de har vurdert denne situasjonen. Norske tog vurderer det fortsatt slik at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP. Selskapet fortsetter å overvåke Alstoms aktiviteter i området og har jevnlig dialog med Alstom om temaet. I 2024 vil Norske tog fortsette å gjøre fortløpende vurderinger knyttet til om denne konklusjonen fortsatt står seg.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Det forventes at leverandørenes utvikling av aktsomhetsvurderinger vil klarere avgrense risiko for de spesifikke prosjektene, og dette vil muliggjøre prioritering av spesifikke tiltak. Norske tog har etterspurt en overordnet oppdatert risikovurdering for risikoområder for konsern.

Mål 1 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til transport av varer
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Risiko for ulykker og utnyttelse av arbeidere. Risiko er tilstede i hele forsyningskjeden.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Aktsomhetsvurderinger utføres med informasjon om industri og land, hvor dette er viktige parametere for å bestemme risikonivået for knyttet til transport.

Norske togs hovedleverandører har videreført og supplert Norske tog sine krav fra Code of conduct for Suppliers til deres underleverandører.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Det forventes at leverandørenes utvikling av aktsomhetsvurderinger vil klarere avgrense risiko for de spesifikke prosjektene, og dette vil muliggjøre prioritering av spesifikke tiltak.

Mål 1 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 1-leverandører
Overordnet mål :	Effektiv og bærekraftig drift
Status :	Det er generelt HMS-risiko knyttet til montering av deler og komponenter, togproduksjon og oppgradering- og modifikasjoner av tog hos Norske togs Tier 1 leverandører.
Mål i rapporteringsåret :	Norske tog har ikke hatt spesifikke mål knyttet til risikokategorien i rapporteringsåret

Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser og begrunnelse for tiltaket/tiltakene :

Oppfølging av kontraktskrav er et viktig tiltak for alle kontrakter. Det er i de største kontraktene våre blant annet satt krav til at leverandører jobber ihht. OECD metodikk for aktsomhetsvurderinger, at de jobber ihht. den norske Åpenhetsloven etter kriterier og risikometodikk angitt av Norske tog, og at arbeid utføres ihht. ivaretagelse av menneskerettigheter ihht. gitte FN og ILO konvensjoner samt nasjonalt regelverk. Det er sanksjonsmekanismer knyttet til kravene. Det er krav til at leverandør skal ha risikostyring som en del av prosjektplanen. Det er videre krav til at leverandør skal ha et HMS-system ihht. OHSAS 18001, ISO 45001 eller lignende, samt at de skal ha en HMS-plan. Det er krav til LCA som skal gi en oversikt over alle farlige materialer eller kjemikalier brukt i togsettene, samt en beskrivelse av tiltak utført for å unngå stoffer oppført i European Chemicals Agency's (ECHA) kandidatliste, samt bruk av materialer oppgitt i UNIFE's liste over forbudte og deklareringspliktige materialer. Leverandør skal også oppgi en liste over stoffer brukt i normalt renhold og vedlikehold av togene. Kontrakt setter krav til hyppighet av risikovurderinger og rapportering fra leverandør. Det er regelmessig samhandling med leverandører rundt oppfølging av prosjektkravene, hvor det kan identifiseres tiltak i fellesskap og der Norske tog etterspør informasjon rundt arbeidet til leverandør.

Norske tog har kartlagt lokasjon for produksjon og verksteder for Tier 1-leverandører.

I anbudsfasen og som en del av kontraktsoppfølgingen i de større prosjektene gjennomfører Norske tog blant annet revisjoner av produksjonslokaler. Norske tog ønsker å vite at det er ryddige og ordnede forhold der togene skal produseres, og revisjoner bidrar til å sikre kvalitet i leveransene. Evaluering fra tidligere prosjekter har pekt på viktigheten av revisjonsarbeidet, og at dette er noe som bør følges opp bedre fremover.

Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket beskrevet over, samt mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår :

Økt fokus på revisjoner i 2024 forventes å gi mer innsikt i produksjonsforhold hos Tier 1 leverandører.

Mål 1 og 4 for 2024 under "Mål for kommende år" bidrar inn mot identifisert risiko.

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft som beskrevet i 3.B.8 kan bidra inn mot risiko.

Andre tiltak for å håndtere negativ påvirkning/skade:

Beskriv virksomhetens tverrgående tiltak for å stanse, forebygge eller redusere negativ påvirkning/ skade på mennesker, samfunn og miljø i leverandørkjeden

3.B.1 Reduksjon av natur- og miljøpåvirkning

Norske tog har retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis.

Norske tog stiller også etiske krav til selskapets leverandører gjennom en egen «Code of Conduct for Suppliers».

Det er utført en klimarisikoanalyse, hvor tiltak fra dette er identifisert og vil innarbeides i tiltaksplan for bærekraft. Norske tog har klimaregnskap og -plan, og har satt vitenskapsbaserte klimamål. Norske tog anser vår naturpåvirkning til å være uvesentlig og har derfor ikke gjennomført en naturrisikoanalyse p.t.

Norske tog jobber med aktsomhetsvurderinger ihht. OECDs metode, som er integrert i interne retningslinjer og prosjektmodell.

Miljø er et viktig element i anskaffelser av nye tog. Norske tog setter som krav til leverandører at de er miljøsertifisert etter ISO 14001 og kvalitet ISO 9001 eller tilsvarende. I toganskaffelser bes tilbyderne også om å levere både analyser av kostnader gjennom livsløpet (LCC) og foreløpige analyser av togenes livssyklus (LCA), hvor det vil forekomme vesentlige påvirkninger på miljø, samt hvordan disse påvirkningene kan håndteres og evt. reduseres. Spesifikke planer for å håndtere miljø følges opp i kontraktsfasen. I 2023 er det gjort forberedende arbeid for å implementere nye miljø- og klimakrav om 30 prosent vektning i anbudsfasen i prosjektmodellen.

Norske tog har i 2023 innarbeidet et evalueringspunkt knyttet til miljø i malen for endringsordrer knyttet til oppgraderinger og modifikasjoner. Evalueringspunktet omfatter forhold knyttet til utslippsreduksjon, forurensing, avfall og ressursbruk, farlige stoffer og energieffektivitet. Endringsordre benyttes både internt og av operatører for å bestille endringer.

3.B.2 Reduksjon av klimagassutslipp

Tiltak for energireduksjon, økt sirkularitet og reduserte klimagassutslipp henger sammen. Enkelte tiltak innen energireduksjon er f.eks. også klimatiltak.

Klimatiltak

- Videreutvikle klimaregnskap og jobbe ihht. klimaplan mot SBTi
- Bidra inn i arbeid med klimagassberegninger i sektoren, og forenkling av datautveksling mellom partene
- Norske tog har i 2023 utført klimarisikoanalyse og en dobbelt vesentlighetsanalyse. Tiltak fra dette vil bli utarbeidet og integrert i tiltaksplan for bærekraft.
- Arbeid med LCA og oppfølging og samarbeid med leverandører for å redusere negativ påvirkning fra produksjon
- Beregninger Norske tog gjorde etter rammeverket Circular Transition Indicators (CTI) i 2022, viste at et typisk tog oppnår en høy grad av sirkularitet fordi toget består av en høy andel metaller som materialgjenvinnes i dagens marked. Beregningen belyste også at det teoretiske potensialet for mer sirkulære tog primært ligger i å benytte gjenvunnet metall i produksjonen. Dette kan også være et klimatiltak. Innenfor rammen av kontraktene har ikke Norske tog anledning til å kreve en definert andel gjenvunnet metall, men det er viktig for Norske tog for å sikre at selskapet benytter leverandørdialogen til å synliggjøre at materialgjenvinning er et viktig tema.
- Styrket satsning på forvaltning gjennom et dedikert forvaltningsteam vil kunne gi bedre tilstand på tog og større punktlighet.
- Norske tog har deltatt i og kvalitetssikret tiltak utarbeidet i en samfunnsøkonomisk analyse i KVV Green.

Energiltak:

- Fortsette å kartlegge energiforbruk internt og i verdikjeden og sette en baseline for reduksjonsmål
- Forsøke å tallfeste energireduksjoner som følge av tiltak selskapet har bidratt til

3.B.3 Tilpasning av egen innkjøpspraksis (sourcing)

- Utvikle generelle innkjøpsrutiner mtp. krav til samfunnsansvar og miljø
- Innarbeide krav knyttet til miljø i endringsordre og ifm. andre oppgraderinger og modifikasjoner
- Norske tog planlegger stedlige og administrative revisjoner i selskapets største prosjekter for å se at relevante krav knyttet til bærekraft er ivaretatt.

3.B.4 Valg av produkter og sertifiseringer

Norske tog setter krav til ISO sertifisering for ISO 9001 og 14001 eller tilsvarende for leverandører. Det er videre krav til at leverandør skal ha et HMS-system ihht. OHSAS 18001, ISO 45001 eller lignende,

3.B.5 Støtte aktivt opp om fri fagorganisering og kollektive forhandlinger, eller der lovverket ikke tillater dette, støtte aktivt opp om andre former for demokratisk valgt arbeiderrepresentasjon

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

3.B.6 Bidrag til utvikling, kompetanseheving og opplæring internt og av leverandører og arbeidere i leverandørkjeden

Det ble i 2023 internt avholdt to presentasjoner om Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger. Eksternt: Forpliktelsene i åpenhetsloven har vært et viktig tema i kontraktsoppfølgingen og leverandørutviklingen gjennom året, særlig i selskapets største kontrakter: Lokaltoganskaffelsen, fjerntoganskaffelsen, ERTMS og Midtlivsoppgradering av type 72.

3.B.7 Bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser i egen virksomhet og leverandørkjeden

Etiske retningslinjer for ansatte i Norske tog omhandler dette og er underskrevet av alle ansatte. Code of Conduct for Suppliers dekker også dette temaet, denne ble oppdatert i 2023.

3.B.8 Annen relevant informasjon for hvordan dere arbeider med å redusere, forhindre og håndtere negativ innvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø

Kontinuerlig forbedringsarbeid i Norske tog innen bærekraft: Det vil i 2024 sammenstilles innsikt opparbeidet ved årlig rapportering, dobbelt vesentlighetsanalyse, GAP-analyse mot CSRD, funn fra eventuelle revisjoner, samt løpende rapportering fra prosjekter. Det vil utarbeides forbedringstiltak som vil brukes i det kontinuerlige forbedringsarbeidet til Norske tog innen bærekraft. Tiltak som virker inn mot risikoområdene under 3.A.1 kan identifiseres som en del av dette.

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.

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 gjenvinnbarhet og 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 18,7 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 har et pågående prosjekt for å forbedre avhendingsprosesser for tog. "Prosjekt for materialgjenvinning og nedstrøms verdikjedesamarbeid" skal blant annet gi innsikt i eventuelle kritiske metaller og mulighet for gjenvinning fra togsett, samt gi informasjon om mulige nedstrøms verdikjeder for ombruk av materialer fra togene. Resultater vil også kunne brukes i eventuell videre kravsetting i kontrakter for avhending av tog, samt i samarbeid for økt sirkularitet i sektoren.

Norske tog har i 2023 også innhentet data knyttet til materialer brukt og avfall fra modifikasjonsprosjekter, til analyse av materialstrømmer knyttet til togene, samt til bruk i klimaregnskap.

4

Overvåking av gjennomføring og resultater

Overvåking av gjennomføring og resultater handler om å måle effekten av systematikken og eget arbeid i hvert trinn i aktsomhetsvurderingene, og viser hvorvidt virksomheten gjør gode aktsomhetsvurderinger. Virksomheten må ha systematikk og rutiner på plass for å kunne fange opp og kritisk vurdere egne konklusjoner, prioriteringer og tiltak som er gjort som en del av aktsomhetsvurderinger. Eksempelvis: Er kartlegging og prioritering av mest negativ påvirkning gjort på en faglig god og troverdig måte, og som reflekterer de faktiske forholdene? Virker tiltakene for å stanse, forebygge og/eller redusere virksomhetens negative påvirkning/skade etter hensikten? Er skade gjenopprettet der det er relevant? Dette kan gjelde tiltak virksomheten gjør selv og som utføres av eller i samarbeid med andre. Erfaringene virksomheten gjør seg med arbeidet med aktsomhetsvurderinger brukes for å forbedre prosesser og resultater i fremtiden.

4.A Overvåking og evaluering

4.A.1 Beskriv a) hvem som har ansvar for å overvåke effekten og resultatene av tiltak iverksatt for å håndtere virksomhetens vesentlige risiko for skade/negativ påvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø, og hvordan overvåkingen gjennomføres i praksis, b) hvem som har ansvar for å evaluere virksomhetens implementering og arbeid med aktsomhetsvurderinger, og hvordan evalueringen gjennomføres i praksis:

a) 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. Utover systemrevisjoner utføres det i tillegg stikkprøver lengre ned i leverandørkjeden ved behov. Det gjennomføres kvartalvise, ved behov oftere, møter med gjennomgang av arbeid med aktsomhetsvurderinger i de største prosjektene våre, der vi overvåker hvordan aktsomhetsvurderinger utføres av leverandør samt hvilke tiltak som utføres. Overvåking utføres ihht. rutine for aktsomhetsvurderinger. Ved gjenoppretting: Når gjenoppretting er gjennomført, skal gjenopprettingsprosess, samarbeid blant partene og effekt av tiltak for gjenoppretting evalueres – enten av Norske tog eller virksomheten som gjennomførte gjenopprettingen. Effekt av tiltak avgjøres på bakgrunn av interessentinvolvering. Erfaringene fra prosessen tas med inn i videre arbeid med aktsomhetsvurderinger

b) Administrasjonsavdelingen kontrollerer at retningslinjene er riktig implementert i prosjektene og fører tilsyn med eventuelle avvik. Norske tog skal utføre systemrevisjoner, og stedlig revisjon ved behov, av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger for Norske tog sine største kontrakter. Norske tog rapporterer årlig på risiko i verdikjede, prioritering av alvorlig risiko og tiltak, og arbeidet med aktsomhetsvurderinger evalueres som en del av dette, samt som en del av årlig risikogjennomgang i ledelsen. Norske Tog har i løpet av 2023 utført en dobbel vesentlighetsvurdering for å sikre at selskapet håndterer både risiko og mulighetsrommet innenfor mennesker, samfunn og miljø. Denne vil oppdateres årlig. Funn fra vesentlighetsvurdering innarbeides der hvor det er mest hensiktsmessig; i tiltaksplan for bærekraft, i prosjektstyring og i virksomhetsstyring m.m.

Indikatorer selskapet har satt til å følge opp arbeidet vil videreutvikles fra ny innsikt fra blant annet dobbelt vesentlighetsanalyse.

4.A.2 Beskriv hvordan dere sannsynliggjør at virksomhetens tiltak for å identifisere, forebygge og redusere negativ påvirkning faktisk fungerer

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. Det gjennomføres kvartalvise, ved behov oftere, oppfølgingsmøter i de største kontraktene.

I det langsiktige samarbeidet med Alstom og Stadler har OECDs rammeverk 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 og Stadler 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 selskapets leverandører.

Norske tog vil utføre stedlige og administrative revisjoner i selskapets største prosjekter for å se at relevante krav knyttet til bærekraft er ivaretatt.



5

Kommunikasjon av hvordan negativ påvirkning/skade er håndtert

Forutsetningen for god ekstern kommunikasjon om arbeidet knyttet til virksomheters aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis er at den bygger på konkrete aktiviteter og resultater. Virksomheten skal kommunisere offentlig om relevante styringsdokumentet knyttet til aktsomhetsvurderinger, eksempelvis policyer, retningslinjer, prosesser og aktiviteter knyttet til å identifisere og håndtere virksomhetens faktiske og potensielle negative påvirkning på mennesker, dyr, samfunn og miljø. Kommunikasjonen bør inkludere hvordan risikoen er avdekket og håndtert, samt hvilke effekter man oppnådde av tiltakene/aktivitetene. Etter åpenhetslovens §4 skal virksomheter som er omfattet årlig offentliggjøre en redegjørelse for aktsomhetsvurderinger.



5.A. Kommunisere eksternt

5.A.1 Beskriv hvordan virksomheten kommuniserer med berørte interessenter om håndteringen av negativ påvirkning/skade

Se 5.A.2.

5.A.2 Beskriv hvordan virksomheten kommuniserer offentlig rundt eget arbeid med kartlegging og håndtering av negativ påvirkning/skade

Norske tog skal være åpen om de vurderinger og tiltak som gjøres i selskapets 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 Norske tog 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.

Fra våre retningslinjer for aktsomhetsvurderinger:

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 Beskriv virksomhetens rutine for å ivareta og besvare eksterne henvendelser relatert til informasjonskravet pålagt virksomheter under åpenhetsloven.

Dersom Norske tog mottar eksterne henvendelser skal de besvares innen 3 uker. Administrasjon har ansvaret for å svare ut henvendelser, med støtte fra juridisk. Det er kontraktsfestede krav til hvordan besvarelse på henvendelser skjer i samspill med selskapets leverandører.



6

Gjenoppretting der dette er påkrevd

Når en virksomhet har identifisert at den har forårsaket eller bidratt til skade på mennesker, dyr, samfunn eller miljø håndteres skaden gjennom å sørge for gjenoppretting, eller samarbeide om gjenoppretting. Gjenoppretting kan innebære økonomisk erstatning eller kompensasjon, en offentlig beklagelse, eller at skaden på annet vis rettes opp. Det handler også om å sørge for tilgang til klageordninger for arbeidere og/eller lokalsamfunn slik at de kan få sin sak hørt og håndtert.

6.A Gjenoppretting

6.A.1 Beskriv virksomhetens policy for gjenoppretting ved negative konsekvenser for mennesker, dyr, samfunn og miljø

Fra selskapets 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 selskapets verdikjeder retter opp dette. Hvilket forhold det er mellom Norske tog og den negative påvirkningen (det vil si om Norske tog har forårsaket eller bidratt til, eller er direkte forbundet gjennom en forretningsforbindelse, f.eks. leverandør) er et viktig spørsmål som avgjør hvordan selskapet skal reagere på en skade/påvirkning, og om Norske tog 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. Norske tog skal arbeide for at det finnes gjenopprettingsmekanismer og tilgang til klageordninger i selskapets leverandørkjeder, blant annet gjennom standardskriv om Norske togs varslingskanal ol. som leverandør plikter å videreformidle til sine underleverandører.

Saker der gjenoppretting vurderes eller gjennomføres skal registreres i et egnet saksbehandlingssystem. Denne praksisen er i 2023 blitt nedfelt i en skriftlig rutine som i 2024 skal integreres i Norske togs prosjektmodell.

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.

Beskriv eventuelle tilfeller av gjenoppretting i rapporteringsperioden

Norske tog har ikke hatt tilfeller av gjenoppretting i rapporteringsperioden.

6.B Sikre tilgang til klagemekanismer

6.B.1 Beskriv hva virksomheten gjør for å sikre at ansatte i egen virksomhet og andre interessenter, spesielt påvirkede arbeidere samt lokalsamfunn har tilgang til varslingskanaler og klagemekanismer, når det er aktuelt

Norske tog har i samarbeid med en ekstern aktør (Kvale Advokatfirma DA) opprettet en felles varslingstjeneste. 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. Varslingstjenesten har informasjon på norsk, fransk, tysk og engelsk.

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 kritikkverdige forhold gjelder også for innleide arbeidstakere/konsulenter. Det er ønskelig, men ikke et krav, at varslingstjenesten bare skal benyttes når det foreligger særskilte (kritikkverdige) forhold.

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

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

Kontaktinformasjon:

Norske tog AS

Linda Marie Venbak, CFO

linda.marie.venbakken@norsketog.no