




Norske  
tog



# Norske Togs redegjørelse etter åpenhetsloven

# Norske togs redegjørelse etter åpenhetsloven

Åpenhetsloven som trådte i kraft 1.juli 2022 skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i forbindelse med produksjon av varer og levering av tjenester, og sikre allmennheten tilgang til informasjon om hvordan virksomheter håndterer negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Norske tog er underlagt åpenhetsloven og lovens plikter om å:

- utføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.
- offentliggjøre en redegjørelse for aktsomhetsvurderingene, og
- oppfylle offentlighetens rett til informasjon om hvordan virksomheten håndterer faktiske og potensielle negative konsekvenser

Norske tog har i 2023 utarbeidet egne rutiner for ansvarlig forretningspraksis for å tydeliggjøre egne forpliktelser. Rutinene er forankret i selskapets styre. Norske tog har i året som har gått fokusert på å videreutvikle metode for rapportering på Åpenhetsloven, samt å jobbe med leverandørene for å utføre aktsomhetsvurderinger iht. OECD sin metode for aktsomhetsvurderinger. Norske tog har i 2023 arbeidet med å få dypere innsikt i hva som er vesentlige bærekraftsområder for organisasjonen gjennom utførelse av dobbelt vesentlighetsanalyse, hvor dette også har styrket innsikt i våre risikoområder.

Denne redegjørelsen gjelder for Norske tog AS i perioden 1.januar 2023 til 31.desember 2023, og gir en beskrivelse av hvordan Norske tog har gjennomført aktsomhetsvurderinger, faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt tiltak som selskapet har iverksatt for å håndtere dette.

## Beskrivelse av virksomheten og våre interesser

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet 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.

Ved utgangen av 2023 hadde Norske tog 63 ansatte,

herunder 22 kvinner og 41 menn. Alle ansatte i Norske Tog er tilknyttet Norske togs hovedkontor hvor oppgavene består av prosjektstyring, anskaffelser, administrasjon og drift knyttet til anskaffelse av nye tog, forvaltning av tog og avhending av tog. De fleste jobber ved hovedkontoret med unntak av en person som jobber ved Norske togs lager i Larvik. Inspektører og noen prosjektmedlemmer har mye av arbeidshverdagen på reise til togprodusenter, operatører eller leverandører som oppgraderer tog.

Tog er det viktigste produktet Norske tog kjøper inn, i tillegg til tjenester knyttet til midtlivsoppgraderinger og modifikasjoner. Det globale togleverandørmarkedet er ikke stort, og det europeiske markedet er enda mindre. Selskapene som leverer tog til Norske tog er europeiske, men disse er som regel avhengig av underleverandører utenfor Europa. For Norske tog er det særlig i leverandørkjeden det foreligger potensiell risiko for brudd med grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Norske tog arbeider for å sikre ansvarlighet i virksomheten og i leverandørkjeden. Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring følger Norske tog opp at anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn.

I 2023 anskaffet Norske tog varer og tjenester for totalt NOK 2,2 MRD. Av dette var den største andelen anskaffelse av nye tog og togdeler fra europeiske leverandører. Norske tog kjøpte også inn tjenester knyttet til prosjektgjennomføring, faglig rådgivning og kommunikasjon. Dette ble i hovedsak kjøpt fra lokale (norske) leverandører. Se Årsrapport 2023 vedlegg D «Sentrale leverandører til Norske tog», samt Årsregnskap i Del 5 av Årsrapport 2023 for mer informasjon. Andelen som ble brukt til innkjøp fra norske leverandører i 2023 var 32 prosent.

Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Daglig drift og vedlikehold av togene som Norske tog eier gjøres av togoperatørene som leier togene, mens større oppgraderingsprosjekter som midtlivsoppgrade-

ringer og tiltak for levetidsforlengelse gjøres av eksterne leverandører i regi av Norske tog. Avhending av togene gjøres av Norske tog ved bruk av ekstern leverandør. I tillegg til togpassasjerer, eiere, leverandører og underleverandører er ovennevnte grupper viktige interessenter i Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger.

Siden Norske tog har en sektorpolitisk funksjon og leier ut tog som driftes av andre selskaper, er interessentdialog og samarbeid med aktørene i jernbanesektoren et vesentlig tema for oss. Norske tog skal være et transparent selskap som deler erfaringer og har god dialog med samarbeidspartnere og interessenter. God dialog er viktig for god og effektiv håndtering av muligheter og utfordringer i jernbanesektoren.

### **Forankring av ansvarlighet i Norske tog**

Norske tog har i 2023 videreutviklet interne retningslinjer for virksomhetens arbeid med aktsomhetsvurderinger som ivaretar mennesker, miljø og samfunn. Oppdatering av retningslinjene forankres i Norske togs ledergruppe og juridisk avdeling. Norske tog har i 2023 utarbeidet retningslinjer for Ansvarlig forretningspraksis som er godkjent i Norske tog sitt styre. I tillegg er etiske retningslinjer for leverandører oppdatert slik at disse nå også omfatter krav til aktsomhetsvurderinger iht. OECD sin metode og rapportering iht. åpenhetsloven. Videre er det lagt inn dagbøter ved brudd på etiske retningslinjer. Dette gir Norske tog et større handlingsrom til aktivt å forbedre kritikkverdige forhold. Norske tog har opprettet en rutine for gjenoppretting, og det har blitt utarbeidet et årshjul for de ukentlige ledergruppemøtene, hvor bærekraft står fast på agendaen en gang i måneden.

Norske tog jobber med aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, samt OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

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

- Økonomi og administrasjonsavdelingen er ansvarlig for virksomhetsstyring i Norske tog. Dette inkluderer 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 og er 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 Norske togs anskaffelsesrutiner og kontrakter gjen-speiler virksomhetens krav til leverandører knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter når avtaler skal inngås og/eller revideres.
- Teknisk avdeling er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene der aktsomhetsvurderinger skal gjennomføres. Teknisk avdeling er også ansvarlig for løpende leverandøroppfølging, inspeksjoner og revisjoner.

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

### **Anskaffelsesrutiner**

Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften. Anskaffelsesregelverket bygger på grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet 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.

Norske tog har en evalueringsrutine på store anskaffelsesprosjekter for å kunne ta viktig læring med videre. Evalueringen gjøres like etter kontraktsignering når erfaringene er ferskest.

### **Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger**

Aktsomhetsvurderinger, Integrity Due Diligence (IDD), er en bakgrunnsundersøkelse av risiko knyttet til etikk og integritet, som også omfatter anstendig arbeid og menneskerettigheter. IDD utføres for alle prosjekter over NOK 1 MRD. Utover dette tar Norske tog en konkret vurdering

for prosjekter under NOK 1 MRD på bakgrunn av risikovurderinger, relevante saker som Norske tog kjenner til som knytter seg til leverandøren og/eller tilsvarende produksjon.

Vurdering av risiko er et sentralt element i implementeringen av åpenhetsloven. Norske tog gjennomfører både en innledende risikovurdering i tilknytning til anskaffelser og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging uavhengig av verdi. For mindre-/ ikke prioriterte anskaffelser gjøres det en screening og det defineres tiltak opp mot Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin høyrisikoliste.

Norske tog har en varslingskanal tilgjengelig for interne og eksterne interessenter, og eventuelle varsler som mottas gjennom Norske togs varslingskanal inkluderes i Norske tog sine risikovurderinger. Varslingskanalen håndteres gjennom nøytral tredjepart.

Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere eventuell negativ påvirkning/skade identifiseres på bakgrunn av sannsynlighet, alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs eventuelle tilknytning til forholdet.

I 2023 har Norske tog i tillegg jobbet videre med den overordnede kategoriseringen av anskaffelser for å bedre se om det er tiltak ut over DFØ sin høyrisikoliste som må iverksettes.

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, Fjertoganskaffelsen, Midtlivsoppgradering og ERTMS. OECDs metodikk har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen. I Norske tog sine største prosjekter utføres det kvartalsvis, og ved behov hyppigere, oppfølgingsmøter mtp. bærekraft og aktsomhetsvurderinger. I møtene fokuseres det på funn med høy risiko og det gjøres en prioritering av tiltak for kommende periode. Dette gjør at Norske tog kan ha en dialog om leverandørenes identifiserte tiltak, og at Norske tog kan etterspørre informasjon rundt arbeidet til leverandør, samt evaluere nytteverdien av tiltak.

Det arbeides med videreutvikling av revisjonsprosesser for en robust oppfølging av leverandør også innenfor bærekraftsområdet, herunder ivaretagelse av Menneskerettigheter iht. FN og ILO konvensjoner samt nasjonalt regelverk. Det er sanksjonsmekanismer knyttet til manglende oppfyllelse av kravene til metode og manglende rapportering av funn etter revisjoner.

Norske tog har få, men store prosjekter som enten omhandler anskaffelse av nye tog, eller oppgraderinger av tog for å øke levetiden til tog. Størstedelen av Norske togs arbeid består av anskaffelsesprosjekter, og selskapet har vurdert det som hensiktsmessig å utarbeide et risikovurderingsverktøy med tilhørende prosess for å identifisere og prioritere vesentlig risiko i hvert enkelt prosjekt. Risikokartleggingen er deretter utført videre i prosjektene med leverandørenes tilpassede verktøy. På denne måten etterstreber Norske tog å gjennomføre aktsomhetsvurderinger på prosjektnivå i tråd med OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger.

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. Samarbeid med leverandørene i 2023 har justert leverandørenes metode for aktsomhetsvurderinger for bedre å samsvare med OECD sin metodikk. Blant annet er det større fokus på en top-down vurdering av risiko. Norske tog har bedt om en presentasjon av leverandørenes egen vesentlighetsvurdering på selskapsnivå iht. OECD sin metode for å spisse arbeidet ytterligere.

### **Faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko avdekket gjennom våre aktsomhetsvurderinger**

Norske tog gjennomførte i fjor en overordnet risikovurdering på virksomhetsnivå hvor Norske tog i hovedsak har brukt informasjon fra DFØ, men også annen offentlig tilgjengelig informasjon som kunnskapsgrunnlag. Kilder brukt for kartlegging av risikoområder knyttet til anskaffelser av togmateriell er blant annet 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. En bred kartlegging av spesifikke, potensielle risikoområder knyttet til våre anskaffelser gir god oversikt, men fordrer innhenting av ytterligere informasjon for å vurdere faktisk risikonivå per kategori. Per 2023 har Norske tog fått bedre innsikt i

leverandørkjeden i samhandling med leverandører. Aktsomhetsvurderinger inngår i Norske tog sitt arbeid med kontinuerlig forbedring, og som en del av dette inngår det i videre arbeid å hente mer informasjon om blant annet produksjonsland til komponenter i risikovurderingene. Dette vil bidra til å konkretisere risikonivå. I 2024 vil Norske tog innarbeide tiltak for å supplere de pågående aktsomhetsvurderingene i prosjektene med innsikt fra den overordnede analysen.

De identifiserte risikokategoriene i selskapets overordnede kartlegging av potensiell risiko ved anskaffelser av togmateriell beskrives under:

- Potensielle menneskerettighetsbrudd og arbeidstakerrettigheter knyttet til råvareinnhenting av
  - metaller og mineraler
  - potensielle konfliktmineraler
  - andre materialer brukt i tog/togkomponenter
- Potensielle risiko for brudd på HMS og arbeidstakerrettigheter knyttet til
  - produksjon av maling, lim, væsker og kjemikalier.
  - arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 2-leverandører og videre nedover i leverandørkjeden.
  - transport av varer
  - arbeid utført ved produksjonsanlegg og verksteder hos Tier 1-leverandører
- Potensielle risiko knyttet til brudd på folkeretten og urfolks menneskerettigheter.

I tillegg til en generell risikokartlegging av komponenter og råvarer som blir benyttet i produksjon av togsettene, har Norske tog fulgt opp spesifikke risikoområder og utvalgte underleverandører i lokaltoganskaffelsen. Norske tog har utfordret leverandørenes risikotilnærming som hovedsakelig har basert seg på spendanalyser (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.

Alstom har identifisert enkelte høyrisiko leverandører i leveransene sine. Stort sett gjelder risikoen ukomplett dokumentasjon på etterlevelse av Alstom sine egne krav til ansvarlig virksomhet.

Av fjerntoganskaffelsens underleverandører er det en leverandør som i 2023 ble identifisert som høyrisiko-leverandører av Stadler. Den ene leverandøren er kate-

gorisert som høyrisiko på grunn av produksjon i Kina og manglende tidligere erfaring med leverandøren som kan vise overholdelse av Stadlers styrende dokumenter.

Norske tog har jevnlig dialog med Alstom knyttet til selskapets aktivitet i Israel og risiko for brudd på menneskerettigheter knyttet til okkupert område.

Det er ikke blitt avdekket faktiske brudd på menneske- eller arbeidstakerrettigheter i 2023.

### **Tiltak knyttet til identifisert risiko**

Alstom har fastsatt oppfølgingspunkt mot leverandørene sine for identifiserte avvik, eksempelvis stedlige revisjoner hvor dokumentasjonen ikke gjøres tilgjengelig, eller hvor dokumentasjonen ikke er tilfredsstillende.

Avhengig av funn for deres identifiserte avvik igangsetter Stadler en tiltaksplan, eller avslutter kontraktssamarbeidet om det blir nødvendig.

I februar 2020 ble Alstom SA lagt til FNs liste over selskaper med aktivitet på okkupert palestinsk territorium. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. Alstom SA ble inkludert på listen til tross for at de i mai 2019 trakk seg fra et fellesforetak av tilbydere i en konkurranse om konstruksjonen av Jerusalem Light Rail Project. Forholdene ledet til at Norske tog innhentet en ekstern juridisk vurdering i forkant av tildeling av kontrakten på nye lokaltog, som konkluderte at det verken forelå en avvisningsrett eller -plikt av Alstom Transports tilbud som følge av disse forholdene. Gjennom 2023 har Norske tog hatt jevnlig møter med Alstom Transport for å følge opp implementeringen av åpenhetsloven. Norske tog har tidligere fått bekreftet at selskapene som deltar i leveransen til Norske tog ikke har aktivitet i regionen, verken på okkupert palestinsk territorium eller i Israel. Andre deler av konsernet har imidlertid pågående aktivitet i regionen. I 2022 ble et fellesforetak Alstom inngår i tildelt kontrakt på bygging av Tel Aviv Green Line. Videre er de involvert i tre leveranser av kjøretøy til jernbanen gjennom oppkjøpet av leverandøren Bombardier Transportation. Ingen av disse leveransene har ført til lignende «svartelisting» av Bombardier Transportation. I 2023 ble Alstom tildelt kontrakt for produksjon av 96 nye dobbeldekkere til

Israel Railways, som skal legges til som nye vogner på eksisterende togsett. Norske tog har i 2023 forespurt Alstom risikovurderinger knyttet til deres tilstedeværelse i området Israel/Palestina. Alstom har formidlet at de ikke har aktiviteter innen eller relatert til israelske bosettinger i okkuperte palestinske områder

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

### **Andre tiltak for å redusere og forebygge risiko**

Leverandørene på de største prosjektene våre har viderefremidlet, og i noen tilfeller supplert, vår Code of Conduct til deres underleverandører.

Norske tog deltar i Etisk handel sin gruppe knyttet til anskaffelser av batterier, og vurderer å knytte seg til bransjenettverket Railsponsible, som jobber med sosial bærekraft i den internasjonale jernbaneindustrien.

### **Bærekraft i fjerntoganskaffelsen**

Stadler signerte kontrakt for nye fjerntog i Q1 2023, og holder på å knytte til seg underleverandører til kontraktsarbeidet. Norske tog gjennomførte en oppdatert IDD av Stadler før kontrakten ble signert i første kvartal 2023. Bakgrunnssjekken sikrer en oppdatert og solid analyse av selskapets nye kontraktspartner, og partnerens viktigste underleverandører. I 2023 har Norske tog samarbeidet med Stadler i deres aktsomhetsvurderinger. Stadlers aktsomhetsvurderinger for 2023 har i stor grad bestått av å kartlegge iboende risiko for arbeidet som skal utføres i henhold til kontrakt, basert på en kartlegging av potensielle leverandører og mest vesentlige komponenter. Stadler har klare prosesser for

prekvalifisering av leverandører som inngår i leverandørporteføljen til selskapet, og Norske tog har i 2023 bisittet en slik prekvalifisering/ leverandørgodkjenning. Stadler har gjort en risikoanalyse av 93 leverandører frem til 2024. Det er plassert 22 ordre på kontrakten i 2023. Alle Stadlers leverandører signerer Stadlers etiske retningslinjer. Etter hvert som fjerntoganskaffelsen går over i en produksjonsfase vil Norske tog, basert på en oppdatert risikovurdering, undersøke de mest relevante underleverandørene nærmere.

### **Revisjoner som del av kontraktsoppfølging**

Norske tog har langsiktig dialog og samarbeid med selskapets hovedleverandører. De fleste kontraktene løper over 10 år, og gjennom kontraktsperiodene er det betydelige beløp som skal utbetales. Det er derfor særlig viktig for Norske tog å etablere gode relasjoner, med tydelig og åpen dialog med leverandørene. Norske tog har gode rutiner for å trekke på opsjoner, gjennomføre bestillinger og gjøre utbetalinger. Tydelige rutiner og åpenhet rundt eventuelle forsinkelser, leveranseutfordringer eller endringer iht. inngått kontrakt er avgjørende. Norske tog setter som krav i sine kontrakter at selskapet skal etter anmodning ha mulighet til å gå igjennom og verifisere leverandørens system for ivaretagelse av helse, miljø- og sikkerhetsarbeid. Norske tog stiller etiske krav til selskapets leverandører og kartlegger risikoen for eventuelle brudd som en del av anskaffelsesprosessen. Norske togs «Code of Conduct for Suppliers» inkluderes i alle kontrakter.

Som del av kontraktsoppfølgingen gjennomfører Norske tog blant annet revisjoner av produksjonslokaler. Norske tog ønsker å vite at det er ryddige og ordnede arbeidsforhold 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.

Norske tog har utarbeidet revisjonsmaler som bygger på OECD sin metodikk. Stedlig revisjon er som regel mer omfattende enn revisjon av dokumentasjon, og må vurderes med hensyn til både tid og tilgjengelige ressurser. I 2023 har Norske tog gjennomført løpende fysiske inspeksjoner i flere prosjekter. Det er påstartet en større revisjon der stedlig revisjon inngår for teknisk dokumentasjon i prosjekt for ERTMS. I tillegg var Norske tog med som observatør for Stadler i forbindelse med deres revisjon av en potensiell ny leverandør, som ville bli direkte underleverandør til Norske togs fjerntog. Å få

innsikt i hvordan Stadler vurderer nye leverandører var en nyttig erfaring for Norske tog.

### Konkret dialog og involvering av interessenter

God dialog med andre aktører i jernbanesektoren og andre sentrale interessenter er definert som vesentlig for Norske tog. Fremover skal Norske tog søke mer strukturert kunnskap om hva som er viktig for sentrale samarbeidspartnere og interessenter, samt hvilke påvirkninger selskapet har på definerte bærekraftsområder inkludert menneske- og arbeidstakerrettigheter. I arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse i 2023 ble det identifisert og planlagt hvilke interessenter selskapet skal snakke med i 2024. En dobbelt vesentlighetsanalyse som grunnlag for dette sikrer at dialogen understøtter identifiserte risikoer, påvirkninger og muligheter relatert til interessentene. Det er i 2023 identifisert flere nye interessentgrupper gjennom UNGP og OECD-metodikken i CSRD. Dette er blant annet arbeidere i verdikjeden og lokalsamfunn.

Norske tog vil fortsette å støtte opp om sektorinitiativ på erfaringsdeling og kommunikasjon om bærekraftsarbeid, samt fortsette å samarbeide med organisasjoner som Etisk handel Norge, gruppe for menneskerettigheter i DFØ, interesseorganisasjoner og fagforbund.

### Plan for det videre arbeidet

Norske tog skal fremover jobbe med å videreutvikle de interne prosedyrene for oppfølging av åpenhetsloven.

Selskapet har utarbeidet retningslinjer for oppfølging dersom det avdekkes risiko, og vil jobbe videre med å spesifisere retningslinjene etter type risiko. Norske tog har utarbeidet en prosedyre for gjenoppretting som i 2024 skal innlemmes i Norske tog sin prosjektmodell. Dobbelt vesentlighetsanalyse vil ferdigstilles etter interessedialog, og Norske tog vil starte arbeidet med å rapportere ihht. CSRD.

For kommende periode vil det arbeides med kompetansebygging om og utvikling av tildelingskriterier og kontraktskrav. Dette vil gjøre at Norske tog bedre vil identifisere områder som må vies ekstra oppmerksomhet i utarbeidelse av og oppfølging av kontrakter.

Norske tog vurderer som nevnt å gå inn i bransjesamarbeid for sosial bærekraft for å styrke sin påvirkningskraft på verdikjeden som en mindre aktør.

I 2024 skal det utføres en revisjon for hver av hovedkontraktene Lokaltog, Fjerntog, Midtlivsoppgradering og ERTMS. Det vil blant annet undersøkes 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.

Denne redegjørelsen er herved godkjent og signert av selskapets styre og daglig leder:

Jan Morten Ertsaas  
Styreleder

Espen Opedal  
Styremedlem

Anita Meidell  
Styremedlem

Vidar Larsen  
Styremedlem/ Ansattrepresentant

Razieh Nejati Fard  
Styremedlem/Ansattrepresentant

Øystein Risan  
Administrerende direktør