



Åpenhetsloven: Rapport for 2025

Innholdsfortegnelse

Nøkkelinformasjon om ColliCare Holding	3
Innledning.....	5
Redegjørelse: Transportører og andre leverandører.....	6
Generelt om aktsomhetsvurderinger.....	11
Hvordan CCL forankrer ansvarlighet i retningslinjer og styringssystemer.....	12
Hvordan CCL kartlegger og vurderer negativ påvirkning.....	15
Hvordan CCL stanser, forebygger eller reduserer negative påvirkning/ skade	20
Hvordan CCL overvåker og gjennomfører	25
Hvordan CCL kommuniserer	26
Hvordan CCL gjenoppretter der det er påkrevd.....	28
Miljømål og policy	29
Kontakt informasjon	31

ColliCare Holding – Nøkkelinformasjon

- Navn på selskap: ColliCare Holding AS - 926320432
- Hovedkontorets adresse: Deliveien 10, 1540 Vestby
- Tilbyder av alle typer logistikkjenester. Spesialister på sjøfrakt, veitransport, flyfrakt, togfrakt, tredjepartslogistikk, distribusjon, lagertjenester og hjemlevering for netthandel. CCL leverer komplette løsninger med vareflyt fra produsent til sluttbruker.

NACE koder:

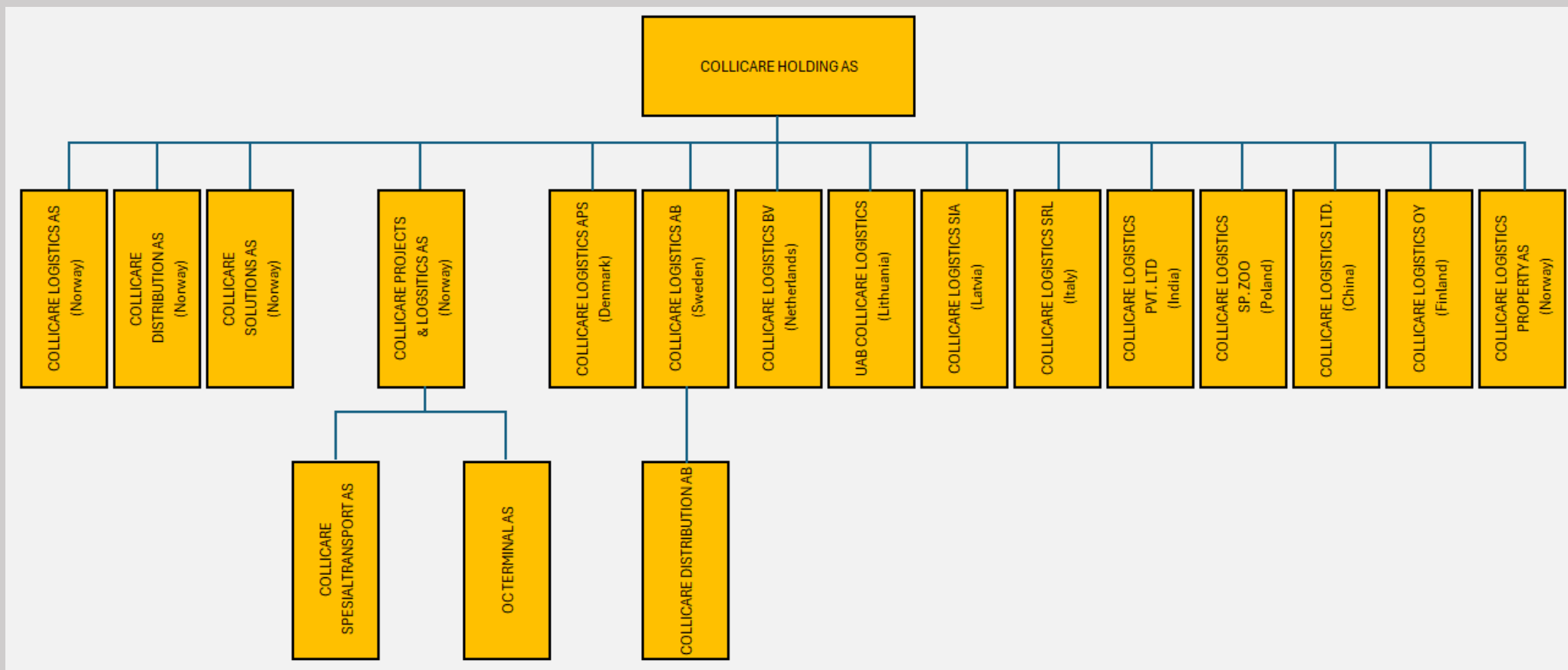
- 52.211 Drift av gods og transportsentraler.
 - 52.250 Logistikkjenester.
 - 49.410 Godstransport på vei.
- CCL Property AS: Vedlikehold av bygninger der CCL holder til, samt planlegging av renovasjoner eller nye bygninger ved behov. For 2025, ingen nye bygninger ble initiert. I november startet installering av solcellepark på tak til hovedkontor og lager på lokalene i Vestby. Dette blir ikke utført av CCL Property.
 - NACE kode: 68.200 Utleie av egen eller leid fast eiendom
 - Omsetning for 2025: EUR 4 181 132 371
 - Antall ansatte:
 - 2025: 758
 - 2024: 658

Antall ansatte har gått opp, mye på grunn av en økning av ansatte for Solution som har gått fra 42 ansatte i 2024 til 122 ansatte i 2025.

- Kvinneandel:
 - 2025: 24,93%
 - 2024: 27,81%

Kvinneandelen har gått ned, noe som kan sees i sammenheng med økningen av ansatte i Solution. Solution driver vårt lager i Norge. Lagerarbeid er svært mannsdominert og det er vanskelig å finne kvinner som søker seg til slike stillinger. Kvinneandelen hos Solutions har gått ned fra 26,19 i 2024 til 20,49 i 2025. En annen avdeling som har store utfordringer med å få tak i kvinner er vår avdeling i Latvia. Nesten 95% av de ansatte er sjåførere og samtlige er menn. Kvinnelige sjåførere er få og det finnes kun et fåtall søkere til sjåføreryrket som helhet.

Selskapsstruktur:



Denne rapporten dekker ColliCare Holding, inkludert alle CCL selskaper som vist i figuren ovenfor. Viasea Shipping ble solgt i løpet av 2025 og er ikke lenger en del av CCL.

Gjennom hele rapporten vil det henvises til definisjoner. Definisjoner vil være merket. Når du ser *, betyr det at en definisjon er gitt i starten av kapittelet.

Til lesere av denne rapporten

Tenk deg scenariet at Norge hadde vært uten transport i en uke. Hvordan hadde det påvirket din hverdag? Lokalbutikken har ikke lenger ferskt brød. Pakken fra din favoritt nettbutikk kommer ikke. Byggeaktivitet stopper opp og industrien mangler råvarer og materialer. Har du noen gang reflektert over hvor avhengig vi er av transport? Hvordan millioner av sjåførere verden over sørger for at butikker og varehus er fulle av det vi anser som nødvendigheter. Bare i Norge er det anslått at det er 40 000 sjåførere som er i sving hver eneste dag, og da snakker vi kun om sjåførere. Ytterligere millioner arbeidere må legges til når vi legger til mannskap på skipene som frakter varer fra, blant annet Asia. Italienske delikatesser som kommer via tog. Eller hurtigleveransene som blir fraktet via fly. Og ikke minst, alle som jobber på lager, terminaler og havner for å fylle opp transportmidlet med varene som er ønsket. Butikker og varehus er fylt opp med varer fra alle deler av verden, bragt hit av hardtarbeidende logistikkarbeidere. Møbler, klær, nyttige og svært unyttige duppedingser, mat og leker. Listen er like lang som det finnes ting rundt deg. Så det må være riktig å si; uten transporten så stopper Norge.

Opp gjennom årene har det vært flere utfordringer i bransjen. Alle kan sikkert huske en eller annen overskrift om lastebiler som ikke holder mål. Som kjører på norske vinterveier med slitte vinterdekk. Eller irritert seg over en sjåfører som ikke greier å gjøre seg forstått på hverken norsk eller engelsk. Mindre kjent er kanskje at bransjen mangler sjåførere. Så mange at det karakteriseres som kritisk. Både i Norge og i resten av verden. Arbeidsstyrken er aldrende og rekrutteringen er vanskelig. Å være sjåfører er rett og slett ikke drømmejobben. Det hjelper ikke så mye at lover og regler har kommet på plass slik at denne arbeidsstyrken har rettigheter som regulerer blant annet kjøre- og hviletider og lønn. Disse lovene har forbedret arbeidsforholdene, og således redusert risikoene betraktelig, men har ikke greid å gjøre jobben mer attraktiv.

Vår verdikjede består av mange av disse arbeiderne. Det er utfordrende å sette prosedyrer og rutiner for en bransje med så mye ulikheter. Fra små til store bedrifter, til forskjellige fraktmetoder og kjøretøy. Til miljøfokus og infrastruktur, ut fra hvilken del av verden vi operer i. Det er ikke slik at «one size, fits all». Her må det gjøres individuelle og lokale tilpasninger. Det viktigste er at alle tilpasninger må være gjennomtenkte, risikobaserte og med de som skal gjennomføre jobben i hovedsete. Det er det som til slutt, alltid er vårt hovedfokus.

Kanskje denne lille innledningen kan kalles en hyllest til min egen bransje. Til de av oss som ikke sitter på et varmt kontor, med kaffemaskin og tekokeren tilgjengelig. Til de som har byttet ut dressbukse med arbeidsklær og en mer variert arbeidsplan enn 8-16. Til våre hverdagshelter som utfører de dagligdagse tingene som gjør alt det som vi ikke helt ser.

Med dette ønsker jeg dere et nytt bærekraftig godt år. God lesning.

Sonnie Førreisdahl
Sustainability & Quality Assurance Manager

Redegjørelse: Transportører og andre leverandører



Definisjoner*:

Transportører: alle selskaper benyttet for transport oppdrag, uavhengig av transport måte.

Leverandører: Brukes i denne rapporten om alle andre selskaper som benyttes for innkjøp, uavhengig av produkt.

Påseplikt: utføres i henhold til allmenngjøringsforskriften. En lovpålagt plikt til å kontrollere at våre transportører følger regler om lønns- og arbeidsvilkår for å forhindre sosial dumping.

Minimumslønn, arbeidskontrakter og antall timer sjekkes.

Transportører*:

Antall transportører benyttet for transportoppdrag i 2025: 3664, av disse er 126 prioriterte transportører – definert i denne rapporten som prioritert.

Av prioriterte transportører har vi revidert eller utført påseplikt: 65%.

Selskapet har en sanksjonspolicy som begrenser vår business i land som er regulert gjennom den Norske, EU, USA og FN sine sanksjonslover og reguleringer.

Antall	Land	87	Danmark	14	Ungarn	6	Korea	3	Moldova	1	Indonesia
766	Litauen	62	Finland	11	Sveits	6	Østerrike	3	Taiwan	1	Island
668	Polen	31	Estland	9	Spania	5	Bosnia	2	Australia	1	Kambodsja
568	Norge	31	Romania	7	Belgia	5	Portugal	2	Irland	1	Libanon
342	Sverige	30	Serbia	7	Hong Kong	4	Brasil	2	Sri Lanka	1	Luxemburg
337	Nederland	28	Kina	7	Makedonia	4	Vietnam	1	Abu Dhabi	1	Monte Negro
147	Latvia	20	Tsjekkia	7	Slovakia	3	India	1	Dubai	1	Pakistan
134	Italia	19	Kroatia	7	Slovenia	3	Japan	1	Filipinene	1	Singapore
105	Tyskland	19	Storbritannia	7	USA	3	Malaysia	1	Færøyene	1	Sør Afrika
102	Tyrkia	15	Bulgaria	6	Frankrike	3	Mexico	1	Hellas	1	Thailand
										1	Qatar
										1	Ukraina

Opprinnelsesland til våre transportører med antall fra hvert land.

Listen viser opprinnelseslandet til våre transportører med antall og land. Dersom vi tar hensyn til alle 3664 transportører snakker vi om selskaper fra 61 forskjellige land. Alle listene viser transportører uavhengig av transportmåte. Det vil si at disse listene inkluderer vei, tog, flyfrakt og sjø. Opprinnelsesland betyr at transportøren har sitt hovedsete i dette landet.

Transportøren kan ha utført oppdrag i et annet land enn opprinnelseslandet, og transportøren kan bli benyttet av flere CCL kontorer fra forskjellige land. Det vil si at samme transportør kan bli benyttet av våre kontorer i Litauen, Sverige og Nederland, ha hovedsete i Polen og ha sin sluttleveranse i et tredje land, f.eks. Norge. Da vil transportøren i vår liste vises som Polen. Det kan forekomme unntak. Et selskap kan f.eks ha hovedsete i USA, men ha et europeisk hovedsete. Da er hovedsetet i Europa benyttet som opprinnelsesland. Disse unntakene vil ha minimal påvirkning på oversikten.

Listen tar med alle transportører, uavhengig av hvor mange ganger transportøren er benyttet. Det vil si at flere av disse er benyttet kun en gang. Dersom vi ser på kostnadene ved bruken av transportøren får vi en bedre oversikt.

Antall transportører med kostnad over EUR 1 000 000: 34

Antall transportører med kostnad mellom EUR 1mill – 100k: 299

Antall transportører med kostnad EUR 100k – 50k: 180

Antall transportører under 10k: 2647

Dette viser at til tross for mange transportører så er ikke bildet like uoversiktlig som det kan se ut til ved første øyekast

Antall	Land
108	Norge
7	Sverige
3	Danmark
3	Litauen
3	Polen
1	Italia
1	Latvia
1	Sveits

Listen vist her fordeler våre prioriterte transportører, også fordelt på antall og opprinnelsesland. Til sammen snakker vi da om 127 transportører fordelt på 8 forskjellige land. Hovedvekten er norske transportører.

Vi deler inn transportørene etter hvilke som er prioriterte. Noe som i bunn og grunn betyr hvor avhengig vi er av dem, kontraktsforpliktelser og utfra hvor ofte de benyttes. Hyppig benyttelse sier noe om vårt samarbeid med transportøren og deres evne til å levere etter kundenes krav. Vi har i tillegg en kategori over transportører som ikke skal benyttes. Dette kan blant annet være på grunnlag av brudd på samsvarsforpliktelser, ikke villige til å signere våre etiske retningslinjer eller som ikke har kunnet levere i henhold til kontrakt. Det kan også være at de er utelatt fra deler av driften fordi man rett og slett ikke har passende utstyr.

Det meste av vår business er transportflyt til Skandinavia fra de forskjellige landene vi har tilstedeværelse i. Vårt utgangspunkt er at lokal tilhørighet gjør det lettere å ha kontroll over den operasjonelle flyten. Etiske retningslinjer for leverandører og et aktsomhetskjema er sendt ut til disse transportørene. Vi har i tillegg både de etiske retningslinjene og aktsomhetskjemaet som en del av de obligatoriske dokumentene ved kontraktinngåelse og må signeres før kontrakten ansees som gyldig. Aktsomhetsvurderinger er en del av våre revisjoner og risikovurderinger.

I 2025 var 52% av vår omsetning knyttet til den norske delen. Sverige med nesten 21%. Til sammen utgjør disse to landene ca. 73% av omsetningen. Listen vist til høyre gir oversikt over hele fordelingen.

LAND	% AV OMSETNING
NORWAY	52,21 %
SWEDEN	20,79 %
LATVIA	2,69 %
LITHUANIA	7,50 %
NETHERLANDS	5,53 %
INDIA	0,67 %
POLAND	1,65 %
CHINA	1,08 %
ITALY	6,02 %
FINLAND	1,16 %
DENMARK	0,70 %
IN ALL	100,00 %

Veitransport: Sett bort fra noen få store logistikk selskaper, er veitransport ofte karakterisert av mange små selskaper, med få ansatte og med lite behov for administrasjon. Det er også flere enkeltmannsforetak som ofte består av «en mann og en bil». Utenfor Norge benyttes det i varierende grad spot marked basert transporter. Det vil si at transportbehovet legges ut og tilbydere kan by på ordren. Det betyr en potensiell høy risiko som vi har løst ved å fokusere på transportører vi har kjennskap til og erfaring med, selv om vi ikke nødvendigvis har en signert kontrakt. På grunn av økende fokus gjennom lovgivning og reguleringer, er risikoen betydelig redusert, men det vil alltid finnes en viss risiko som kan være vanskelig å eliminere helt. Som et ekstra tiltak har vi derfor lagt til våre etiske retningslinjer som en obligatorisk del av alle transportordre, i tillegg til våre andre vilkår og betingelser. Alle som aksepterer et oppdrag vil derfor automatisk være bundet til både etiske retningslinjer og andre vilkår og betingelser.

I Norge har alle transportører en kontrakt på plass som informerer om påseplikten i henhold til Allmenngjøringsforskriften. Det er heller ikke bruk av spot marked. En stor andel av vår operasjonelle virksomhet er knyttet til det norske markedet. I Sverige er kontrakter også i stor grad benyttet.

CCL sitt Latviske kontor opererer en egen flåte av kjøretøy. Disse benyttes i stor grad i det Skandinaviske markedet. Kjøretøyene er leaset av CCL og disponeres kun for CCL relaterte transporter. Alle disse kjøretøyene kan bruke alternative drivstoff som biodiesel eller biogass.

Short Sea: I 2025 ble denne transporten for det meste utført av ViaSea. ViaSea var en del av CCL konsernet fram til selskapet ble solgt i november, og er derfor ikke lenger en del av denne redegjørelsen. Alle arbeidere på ViaSea skipene er organisert gjennom IT Sea Farers. Ved enkelte tilfeller har vi benyttet andre shipping selskaper, men benytter da store vel renommerte selskaper med tredjepartsgodkjente sertifiseringer som ISO, bærekrafts score eller lignende.

Deep Sea: er all sjøfrakt som kommer inn til Europa fra andre deler av verden, og er karakterisert av store selskaper. Disse selskapene er av en slik størrelse at det ofte er vanskelig å be om åpenhet rundt prosesser og rutiner for mindre selskaper. Til tross for manglende direkte aktsomhetsvurderinger er alle disse selskapene evaluert av en tredjepart som en del av deres ISO sertifikater, bærekrafts score og har publiserte bærekraftsrapporter. Mange av disse er også underlagt å rapportere i henhold til CSRD direktivet og i henhold til den kommende CSRRD

Land	Antall
Norge	225
Sverige	43
Nederland	25
Litauen	6
Danmark	5
Latvia	4
Tyskland	3
Canada	2
Frankrike	1
Polen	1
Storbritannia	1
Sveits	1
USA	1

(Corporate Social Responsibility Due Diligence Directive). Vår sjøtransport er basert på det som kalles FOB – Free On Board. Noe som betyr at vi ikke har ansvar for godset før det har kommet om bord på skipet. I stort sett alle ordre så mottar vi en forseglest container fra vår kunde. Vi, som logistikkselskap, har ingen rettighet til å bryte forseglingen for å sjekke innholdet. Dette er forbeholdt tolletaten. Det betyr at vi har begrenset kontroll over oppstrøms verdikjede.

Air: CCL har en IATA lisens som betyr at vi må følge strenge regler for all flytransport.

Rail: CCL benytter seg av tog transport som del av en multimodal løsning. Tog transport gir kundene våre en miljøvennlig løsning. Vår hovedleverandør har satt seg mål å oppnå gode arbeidsforhold, diversitet og likeverd, energi effektivitet og for redusering av klima gasser. Selskapet publiserer hvert år en bærekraftsrapport og er ISO 9001, 14001 og 27001 sertifisert.

Lager: CCL har lager i Norge, Sverige, Litauen og Nederland. De aller fleste er egne ansatte, men personal gjennom vikarbyråer kan benyttes i perioder med uventet økt behov, som for eksempel ved sesongmessige variasjoner eller ved langvarige sykefravær. Ansatte på lager er, i stort flertall, gjerne menn, til tross for at kvinner er oppfordret til å søke. Det er lite man kan gjøre når kvinnelige søknader rett og slett uteblir, og det er derfor forventet at menn vil dominere på lagrene, også framover. For det norske lageret er målet å ha 40% kvinner, da det er generelt lettere å oppnå høyere kvinneandel i Norge enn i andre land. Lagrene har HSE tiltak som er i samsvar med vår ISO 45001 sertifisering og er også en del av vårt aktsomhetsvurderingsprogram, både eksternt og internt.

Prosjekt drevet Logistikk: Prosjekt drevet business med spesifikke krav for transport og logistikk. Tilpasset og skreddersydde løsninger med fokus på god prosjekthåndtering, og en profesjonell sikkerhet- og risiko håndtering

Property: CCL leier lokalene vi operer fra i Norge. Ved hovedkontoret har CCL en liten eierandel. Kløfta terminal og administrasjonsbygg er satt opp av CCL Property, men solgt etter ferdigstilling. CCL strategi er leie for å kunne ha mest mulig fleksibilitet. På grunn av den tette tilknytningen til CCL har vi gjerne ansvaret selv for renovering og vedlikehold. Det er da CCL Property som har dette ansvaret. CCL Property har også ansvaret for prosjektering og gjennomføring av andre bygninger dersom det er ønskelig. I 2025 har det ikke vært noen slike pågående prosjekter. I november 2025 ble det igangsatt innstallering av solcellepaneler på taket ved hovedkontoret og lageret. Dette koordineres med CCL Property, men de har ikke ansvaret for utførelsen.

Leverandører*:

Antall leverandører benyttet i 2025: 318

CCL fortsetter med å utvide sin kartlegging av leverandører. I alt er det for 2025 redegjort for 318 leverandører, med hovedsete i 13 forskjellige land. Disse leverandørene dekker alt fra dekk, drivstoff, mat og bankrelaterte tjenester. Vi jobber kontinuerlig for å kunne redegjøre for enda flere av våre leverandører. Av leverandørene vi kan redegjøre for så står drivstoff for majoriteten av kostnadene, omtrent 46%. 33% er relatert til leasing kostnader for kjøretøy og maskiner ved våre lagre og terminaler. Andre store kostnader er forbundet med reparasjoner, vedlikehold og vask av kjøretøy. Det er ikke funnet risikoer ved disse leverandørene ettersom disse er kjente og ofte benyttet av mange. Det er også benyttet en del små «nabolagsbedrifter» for mindre innkjøp, som for eksempel kaker for hyggelige markeringer eller mat for overtidsarbeid. Når man ser på transportør kostnader og andre leverandører så utgir leverandør kost kun 12% av det totale kostnadsbildet. Med liten risiko ved leverandørene, konsentreres denne redegjørelsen rundt våre transportører i tråd med en risikobasert tilnærming. Hovedvekten er leverandører er benyttet av den norske delen av virksomheten.



Integrert ledelsessystem:

CCL har et integrert ledelsessystem i tråd med ISO 9001. Systemet har et avvikssystem hvor alle ansatte har tilgang til å legge inn avvik. Resultater fra alle revisjoner blir også redegjort for og tilgjengelig i det som kalles systemkalender. Policyer og mål, prosedyrer, risiko vurderinger, GAP analyser og andre viktige dokumenter er også tilgjengeliggjort i dette systemet. Alle funn som er redegjort for her er med utgangspunkt i avvikssystemet og systemkalenderen.



Aktsomhetsvurderinger

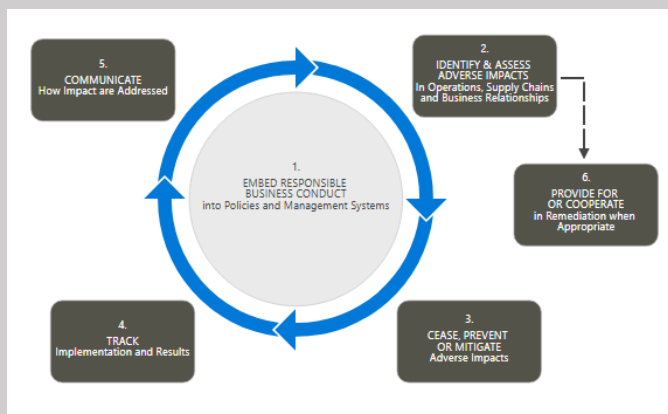


Definisjoner*:

Menneskerettigheter: De internasjonale menneskerettighetene i samsvar med FN sin verdenserklæring om menneskerettigheter og de 10 prinsippene for FN sin Global Compact (CCL er ikke medlem av FN Global Compact) CCL sine etiske retningslinjer dekker alle prinsipper gjeldende menneskerettigheter, arbeidsrettigheter, miljø og anti-korrupsjon.

Arbeidsrettigheter: I samsvar med ILO sine retningslinjer (Den internasjonale arbeidsorganisasjonen), med fokus på de 10 kjerne deklarasjonene. Konvensjon nr. 29 om tvangsarbeid. Konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og vern av organisasjonsretten. Konvensjon nr. 98 om retten til å organisere seg til å føre kollektive forhandlinger. Konvensjon nr. 100 om lik lønn for mannlige og kvinnelige arbeidere for arbeid av lik verdi. Konvensjon nr. 105 om avskaffelse av tvangsarbeid. Konvensjon nr. 111 om diskriminering i sysselsetting og yrke. Konvensjon nr. 138 om minstealder for adgang til sysselsetting. Konvensjon nr. 155 om sikkerhet og helse i arbeidsmiljøet. Konvensjon nr. 182 om forbud mot og umiddelbare tiltak for å avskaffe de verste former for barnarbeid. Konvensjon nr. 187 om rammeverk til å fremme sikkerhet og helse i arbeidslivet. CCL sine etiske retningslinjer dekker alle disse konvensjonene.

Levbar lønn: Minimumsinntekt skal være minst 60% av den nasjonale median lønn og minimum 50% av brutto gjennomsnittslønn. Såkalt dobbel anstendighetsterskel.



Aktsomhetsvurderinger er gjort i henhold til OECD sine retningslinjer for et ansvarlig næringsliv. Presentert i figuren vist her. Dette er i samsvar med åpenhetsloven §4 som sier at disse retningslinjene skal benyttes.

Aktsomhetsvurderinger betyr:

1. Forankre ansvarlighet i virksomhetens retningslinjer.
2. Kartlegge og vurdere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.
3. Iverksette egnede tiltak for å stanse, forebygge eller begrense negative konsekvenser basert på virksomhetens prioriteringer og vurderinger.
4. Følge med på gjennomføring og resultater av tiltak.
5. Kommunisere med berørte interessenter og rettighetshavere om hvordan negative konsekvenser har blitt håndtert.
6. Sørge for eller samarbeide om gjenoppretting og erstatning der dette er påkrevd.

Hvert punkt i aktsomhetsvurderingene vil her bli gjennomgått som en del vår redegjørelse og for å sikre full åpenhet i henhold til intensjonen med retningslinjene.

1. Forankre ansvarlighet. I retningslinjer og styringssystemer

Våre etiske retningslinjer kan du finne på våre nettsider: <https://www.collicare.com/esg/social/responsible-business-conduct>

Alle ansatte og leverandører må godkjenne våre etiske retningslinjer og det forventes at man følger denne standarden ved enhver interaksjon som involverer CCL. Nyansatte får opplæring i retningslinjene som en del av vårt nyansatt program. De etiske retningslinjene og opplæringsprogrammet blir evaluert årlig. Policyer, retningslinjer, strategier og selskapets mål blir godkjent ved den årlige ledelsens gjennomgang. En årlig rapport blir skrevet, presentert og signert av vår CEO og av ansatt representanter.

Strategier og handlingsplaner: I CCL prioriterer vi miljø, sosiale og etiske hensyn i våre beslutningsprosesser. Dette for å hele tiden fokusere på kontinuerlige forbedringer. Gjennom denne reisen har vi forpliktet oss til å holde på høye etiske standarder, ta miljøhensyn og arbeide for sosial velferd. Vi har en grunnleggende tro på at bærekraftig praksis er til fordel, ikke bare for oss og kundene våre, men også for samfunnet og hele vår planet. Vi benytter oss av velkjente og renommerte standarder for å utforme våre strategier gjennom vårt integrerte ledelsessystem og handlingsplaner. CCL har en ISO 9001 (kvalitet), ISO 14001 (ytre miljø), ISO 45001 (HMS), ISO 28000 (sikkerhet og motstandsdyktighet) og ISO 39001 (Veitrafikksikkerhet – kun for Projects & Logistics) sertifiseringer. Vårt kontor i Nederland har i tillegg en IFS sertifisering (matsikkerhet og kvalitet).

Menneskerettigheter*: Vi forplikter oss til å jobbe i tråd med den internasjonale menneskerettighetskonvensjonen. Vårt mål er ingen brudd på disse rettighetene på våre arbeidsplasser eller i vår verdikjede. Vårt mål for 2025 var ingen brudd på menneskerettighetene. Ingen brudd ble rapportert inn.



Arbeidsrettigheter*: Alle ansatte og arbeidere i verdikjeden som på en eller annen måte representerer CCL skal ha en god og trygg arbeidsplass. Vi har en null filosofi, som betyr at vi jobber for å unngå alle negative hendelser forbundet med vårt arbeid. Vi har stor respekt for ansatt rettigheter, inkludert retten til å organisere seg og til kollektive lønnsforhandlinger. Vi jobber for diversitet og for å skape like muligheter til alle, og for at alle skal få en levbar lønn. Dette arbeidet gjelder for hele vår verdikjede. ILO konvensjonen (International Labour Organization) setter retningslinjene for våre arbeidsrettigheter, med fokus på de 8 grunnleggende konvensjonene*.

Levbar lønn*: For ansatte i CCL blir det gjennomført en årlig sjekk gjennom en oversikt over alle lønninger. Disse blir igjen bekreftet gjennom interne revisjoner. I 2025, ble alle ansatte betalt en levbar lønn utfra EU sin definisjon.

Arbeidere i verdikjeden blir sjekket gjennom påseplikt* og leverandør revisjoner. Alle revisjoner er utført i henhold til prosedyre og oppsatt program.

Miljø: Vårt mål er å redusere våre utslipp med 55% innen 2030, være karbon nøytrale i 2040 og utslippsfrie i 2050. Dette i tråd med Paris avtalens mål om å forhindre den globale oppvarmingen til mer enn 1,5°. For å nå våre målsettinger deltar vi aktivt i flere programmer og prosjekter for å støtte utviklingen av ny teknologi og gjøre investeringer når det er mulig. I tillegg har vi høyt fokus på å benytte tog, sjøfrakt og multimodale ruter for å flytte transporten vekk fra tradisjonell veitrafikk, som gir den høyeste negative miljøpåvirkningen. Du kan lese mer om vår miljøstrategi og få full oversikt over vårt miljøregnskap her: <https://www.collicare.com/esg/governance/esg-reporting>

Hvem har ansvaret for aktsomhetsvurderinger og hvordan arbeidet er organisert:

Det overordnede ansvaret for vårt arbeid med en ansvarlig forretningsatferd og bærekraftstrategi ligger hos vår bærekraftsleder. Hun deler ansvaret med et team på to rådgivere som dekker miljø, helse, sikkerhet, arbeidsmiljø og kvalitet. Teamet bistår alle CCL enheter i spørsmål som dreier seg om vår strategi, og hjelper til med implementeringen av bærekraft i alle land vi er lokalisert i. Aktsomhetsvurderinger er en del av dette teamets ansvar. Leder har gått gjennom OECD i Norge sin opplæring i aktsomhetsvurderinger, samt i bærekraftsopplæring i regi av DNV. Ytterligere opplæring blir evaluert fortløpende. Aktsomhetsvurderinger er en del av vår agenda i våre leverandørrevisjoner og spørreskjemaer. Aktsomhetsvurderinger er også en del av vårt interne revisjonsprogram. Disse vurderingene er utført med utgangspunkt i våre aktsomhetsskjemaer og ansatt intervjuer med tilfeldig utvalgte ansatte. Revisjonsprogrammet er satt i henhold til en risikobasert tilnærming og er oppdatert som et minimum på årlig basis.

Hvordan kommuniserer vi viktigheten med aktsomhetsvurderinger i vår organisasjon:

Opplæring: Alle ansatte får obligatorisk opplæring i miljø, helse- arbeidsmiljø og sikkerhet samt i våre etiske retningslinjer. Alle har et felles ansvar for at våre etiske retningslinjer blir fulgt. Å være ansatt i CCL betyr at du må forplikte deg til disse retningslinjene. All opplæring nevnt her er en del av vår nyansatt prosess. I CCL behandler vi hverandre med respekt og verdighet.

Varslingsprosedyre: Vi har en varslingsprosedyre som alle ansatte, arbeidere i vår verdikjede og andre interessenter kan benytte seg av for å rapportere om bekymringer, mistanker eller observerte brudd på våre etiske retningslinjer. Du kan finne vår varslingsprosedyre her: <https://www.collicare.com/whistleblowing>

Interne revisjoner: Vi utfører interne revisjoner med aktsomhetsvurderinger og ansatt intervjuer for å sikre at vi følger våre policyer, prosedyrer og nødvendige rutiner. Disse ansatte er tilfeldige utvalgte for å representere sine team. Å delta i et intervju er selvsagt frivillig og konfidensielt. Årets intervjuer representerer 70% av vår stab. Disse intervjuene er i tillegg til en årlig medarbeiderundersøkelse og medarbeidersamtaler, samt levbar lønn kontroll. Alle disse er en del av vårt program for å sørge for at alle ansatte er behandlet bra og har et godt arbeidsmiljø.

Arbeidsmiljøutvalg: Arbeidsmiljøutvalgets møter kan benyttes til å ytre bekymringer eller fremme forslag til diskusjon. Utvalget består av ansatt representanter, inkludert HMS ansvarlig og en AKAN representant (kun i Norge – Arbeidslivets kompetansesenter for rus- og avhengighetsproblematikk) samt representant fra bedriftshelsetjenesten.

Ansatt representanter: Med verneombud, vernerunder og andre ansatt representanter jobber vi for at alle forstår viktigheten av helse og sikkerhet på arbeidsplassen og at dette er kommunisert ut til alle. Disse ansatt representantene kan også brukes dersom man ønsker å varsle bekymringer. I Norge er det pålagt for alle kontorer/ terminaler/ lager med flere enn fem ansatte å ha verneombud på plass.

Hvordan kommuniserer vi viktigheten med aktsomhetsvurderinger til våre leverandører og andre partnere:

Etiske retningslinjer for leverandører: Vi jobber for at alle våre leverandører og partnere skal signere våre etiske retningslinjer for leverandører. Disse etiske retningslinjene er en del av en kontrakt for alle nye leverandører. For de som allerede er leverandører mangler vi fremdeles noen signaturer. Omtrent 90% av alle leverandører vi benytter ofte har signert, men vi jobber for å nå 100%. Leverandører som blir hyret inn via spot markedet får våre etiske retningslinjer automatisk tilsendt ved å akseptere oppdraget. Godkjenning av oppdraget betyr automatisk at de også er forpliktet til å følge de etiske retningslinjene.

Revisjoner og aktsomhetsvurderinger: Alle leverandører kan bli revidert. Hvordan de utfører sine aktsomhetsvurderinger er en del av disse revisjonene dersom de er underlagt åpenhetsloven. Hvem som skal revideres bestemmes ut fra en risiko basert tilnærming og blir evaluert årlig. Våre revisjoner følger bestemmelsene for varslingsperiode og oppfølgingsprosedyrer. 19% av våre viktigste leverandører har blitt revidert fullt ut av vårt revisjonsteam. 45% har blitt kontrollert for levbar lønn, gyldige arbeidskontrakter og at lønn utbetalt stemmer med arbeidstimer. Disse leverandørene er gjerne partnere vi har et langvarig forhold til. Dette gir oss et ekstra sikkerhetsaspekt ved at vi har kjennskap til hvordan de arbeider og de kvalitetene selskapet innehar. Allikevel er det slik at vi en gang iblant har behov for nye leverandører. Når nye skal ombord har vi en innkjøpsprosedyre som skal følges. For veitransport utføres alltid en påseplikt før en leverandør blir signert. Vi sjekker lønn og arbeidskontrakt for å sikre at alle ansatte har en levbar lønn. Aktsomhetsvurderinger er også en naturlig del av denne prosedyren.

Følgende er satt som minimumskrav:

- Etiske retningslinjer er lest, forstått og signert
- Bedriften skal drive sin virksomhet i samsvar med alle gjeldende lover og forskrifter
- Fremme et arbeidsmiljø fritt for fysisk og psykisk vold og/ eller annen fysisk og psykisk maktbruk
- Ansatte skal være minimum 15 år på ansettelsestidspunktet
- Unge arbeidstakere (15-18 år) skal ikke utføre arbeid som er farlig for deres helse, sikkerhet og/ eller moral. Nattarbeid er ikke tillatt
- Fremme organisasjonsfrihet og retten til kollektive forhandlinger
- Fremme en arbeidskultur fri for diskriminering
- Sikre arbeidstider som tilsvarer eller er bedre enn lovens krav
- Levbar lønn til alle ansatte
- Ansatte får sin lovfestede ferie og/eller permisjoner

- Det skal ikke forekomme obligatorisk og/ eller tvangsarbeid, herunder slavearbeid lignende forhold
- Det skal være HMS tiltak som er passende for bedriftens størrelse og type virksomhet
- Det skal ikke forekomme bestikkelser, korrupsjon, hvitvasking eller andre økonomiske tvilsomme forhold

Våre erfaringer:

Flere transportrelaterte selskaper er små enkeltmannsforetak. Mange av disse er ikke pliktig til å skrive sin egen rapport, men har kunder, som oss, som er underlagt loven. I Norge opplever vi en viss motstand mot aktsomhetsvurderinger og å svare ut skjemaer. Ofte oppleves det som unødvendig og tidkrevende arbeid på grunn av at de fleste av oss har relativt gode arbeidsforhold. Ordlyden er fremmed og hva skal man egentlig svare når man spør etter organisasjonsfrihet for et selskap som består av seg selv og en sønn. Disse små bedriftene har som regel mer enn nok med å svare ut en påseplikt*. Utenlandske aktører har i større grad adoptert til strengere regelverk og er ofte mer positive til aktsomhetsvurderinger og revisjoner. De er derfor mer åpne til å vise oss nødvendig informasjon. Med enda flere spørsmål relater til bærekraft i anbudsdokumenter, utvidet krav til bærekrafts-rapportering, flere revisjoner og mer fokus på bærekraft gjør at dette bare vil bli viktigere og viktigere framover. Vi har slått fast at det er bedre å hjelpe til å samarbeide for å få til samsvar, enn å bare kreve å få alt utlevert fiks ferdig.

2. Kartlegg og vurder negative påvirkning/skade.

Ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser.

For oss betyr kartlegging og vurdering av negativ påvirkning en risiko evaluering av egen verdikjede. Her fokuserer vi på vår nedstrøms verdikjede, da det er der risikobildet er størst. Det er de som står for 98% av vårt scope 3 utslipp og utgjør nesten 90% av våre samlede leverandør kostnader. Det er mange aspekter ved logistikk, inkludert sjøfrakt, tog, lager, terminaler, kontorer og administrasjon. Alle disse faktorene blir hensyntatt i vår kartleggingsprosess. Et annet viktig element er sluttforbrukers villighet til å betale for frakt. Frakt er gjerne sett på som noe som burde være kostnadsfritt. Videreføring av slik praksis vil kunne tvinge små leverandører til å stenge dørene eller jobbe under svært anstrengte forhold. Til tross for at det er gjort store forbedringer er det allikevel en risiko som må hensyntas. Vi jobber kontinuerlig for at arbeidsforholdene til sjåførene i vår verdikjede blir behandlet rettferdig og med verdighet. Alle ansatte i verdikjeden skal ha gode arbeidsforhold uansett hvem de har som arbeidsgiver.





Risiko evaluering/dobbel vesentlighetsanalyse: CCL benytter en 5x5 matrise til sine risikovurderinger. Det betyr at vi evaluerer risikoene etter en 5 punkts skala fra ubetydelig til kritisk og sannsynligheten fra usannsynlig til en sikker hendelse. Disse risikoene er definert gjennom en vurdering av alle forretningsområdene vi opererer i med input fra alle deler av vår business. I tillegg til rapporter fra vårt avvikssystem, benytter vi oss også av intervjuer på alle nivåer i alle deler av vår organisasjon. Lokal tilhørighet hjelper oss til å identifisere risikoer i de områdene og landene vi operer i utenfor Europa. Vår risiko evaluering inkluderer også landsrisiko og en generell bransjerisiko. Alle disse faktorene er hensyntatt i vår 5X5 risiko matrise. Vår hoved analyse er vår doble vesentlighetsanalyse som er i samsvar med CSRD rapporteringsdirektivet og er grunnlaget for risikoanalysen vi presenterer her. I tillegg har vi sikkerhet/ trussel scenarier i samsvar med vår ISO 28000 sertifisering. Risiko evaluering er en kontinuerlig prosess og er en del av ledelsens gjennomgang som holdes to ganger i året. Våre analyser ble sist gang oppdatert i november 2025, da Viasea ble solgt, og er ikke lenger en del av vårt selskap.

Metode beskrivelse:

Dobbel vesentlighetsanalyse har fire steg:

FORSTÅ KONTEKST– IDENTIFISERE PÅVIRKNINGER, RISIKOER OG MULIGHETER – EVALUERE MATERIALITET – BESLUTTE

Analysen er ikke justert i henhold til en noe mer forenklet versjon etter omnibus forslaget.

Steg 1: Forstå kontekst

Å ha forståelse for aktivitetene som er en del av vår egen bedrift og i vår verdikjede er avgjørende for god risikohåndtering. For CCL har det involvert kartlegging av alle aktiviteter, aktiviteter i vår verdikjede, forståelse av de produktene vi frakter mest, hvem som er våre viktigste kunder og andre relevante interessenter gjennom en interessent analyse.

Aktiviteter utført for å forstå:

- Arbeidsmøter
- Intervjuer med nøkkelpersoner
- Analyse av statistikker

Steg 2 – Identifisere påvirkninger, risikoer og muligheter:

Potensiell påvirkning – både positiv og negative, risikoer og muligheter har blitt kartlagt for våre egne aktiviteter, men også for det som blir utført i vår verdikjede. Dette har blitt gjort ved å involvere ansatt representanter og ledelsen. Alle disse er interessenter som har høy eller svært høy interesse og påvirkning på CCL.

Aktiviteter utført for å identifisere:

- Arbeidsmøter
- Arbeidsmøter med HR og ledelse
- Arbeidsmøter med ansatt representanter

Steg 3 – Evaluere materialitet:

Evaluere faktisk og potensiell påvirkning, risikoer og muligheter for alle bærekrafttemaer. Til sammen får man en oversikt over alle påvirkninger, risikoer og muligheter. Analysen er delt inn i temaer i henhold til CSRD standard.

Aktiviteter utført for å evaluere:

- Arbeidsmøter
- Møter med HR
- Møter med ansatt representanter

Steg 4 – Beslutte:

Beslutte riktig score for hver vesentlig påvirkning som er identifisert, risikoene og mulighetene. På grunn av våre ISO sertifiseringer har vi erfaring med bruk av 5x5 matrisen og besluttet derfor å benytte oss av den samme for den doble vesentlighetsanalysen.

Aktiviteter utført for å beslutte:

- Arbeidsmøter
- Møter med ansatt representanter
- Møter med HR og ledelse

Oppsummering av de største negative påvirkningene og risikoene funnet gjennom den doble vesentlighetsanalysen:

ESRS Ref.	Emne	Påvirkning/ Risiko	Beskrivelse	Materialitet
ESRS E1	Klima endringer	Negativ påvirkning	Fortrinnsvis vei transport, har en signifikant langtids effekt på klimaendringer, men all transport er en av de store årsakene til utslipp. Med globale operasjoner bidrar CCL negativt til klima endringene.	Høy
ESRS E1	Klima endringer	Risiko	Mangel på infrastruktur som kan støtte oppunder alternative drivstoff gjør det svært vanskelig å implementere alternative drivstoff som en del av en strategi i Europa. Dette har potensiale til å stanse eller pause utslippskutt.	Høy
ESRS E2 ESRS S3	Forurensning Berørte lokalsamfunn	Negativ påvirkning	Majoriteten av vei transporten utføres med diesel kjøretøy som forurensner og påvirker spesielt høyt trafikkerte områder som også kan ha påvirkning på lokalsamfunn. Til tross for at det jobbes med en overgang til alternative drivstoff, forblir diesel en stor kilde til utslipp, sannsynligvis for en god stund framover.	Høy
ESRS S2	Arbeidere i verdikjeden	Negativ påvirkning	Logistikk er et konkurranseutsatt marked med høyt prispress. Dette kan lede til transportører som blir tvunget eller føler seg tvunget til å akseptere oppdrag som er for lavt priset og som følgelig gir press på levbar lønn, eller akseptere for mange oppdrag til å opprettholde en sunn balanse mellom jobb og fritid.	Moderat
ESRS S2	Arbeidere i verdikjeden	Risiko	Risiko for trafikkulykker som kan forårsake skader eller i verste fall dødsfall for sjåfører og andre involverte.	Moderat
ESRS S2	Arbeidere i verdikjeden	Risiko	Det er generell uro flere steder i verden med krig i Europa og Midtøsten. Geopolitiske forhold med sjanse for handelskrig gjennom bruk av tariff, skaper	Moderat

			usikkerhet, og kan ha påvirkning på arbeidere i verdikjeden gjennom høyere kostnader, som kan skape mindre etterspørsel og igjen færre transportoppdrag.	
ESRS S2	Arbeidere i verdikjeden	Negativ påvirkning	Økende miljøfokus og implementeringen av EUs grønne giv, har resultert i en høyere etterspørsel for alternativ transport og alternativt drivstoff. Selv om dette i utgangspunktet er positivt for miljøet og for CCL sin miljøstrategi, kan det gi negativt økonomisk press for mindre transportører hvor den finansielle terskelen for investering i alternativer er for høy. Dette kan gjøre at de blir mindre konkurransedyktige og til slutt ikke har mulighet til å opprettholde sine tjenester.	Moderat
ESRS S1	Egen arbeidsstyrke	Risiko	Våre ansatte er i kontakt med mange forskjellige mennesker. Diskriminering og rasisme har dessverre oppstått. Spesielt knyttet til etnisitet og religion.	Moderat
ESRS S1	Egen arbeidsstyrke	Risiko	Lager og terminaler har en høyere risiko for HMS relaterte hendelser og ulykker. På grunn av en større økning av ansatte ved vårt hovedlager har denne risikoen nå blitt oppjustert fra lav til moderat risiko.	Moderat
ESRS S1	Egen arbeidsstyrke	Risiko	På grunn av generell uro med fare for økonomisk nedgang, økende bruk av AI, klima endringer, geopolitisk ustabilitet og krig, gjør at det er viktig å sikre en stabil vekst med nye kunder og sikrestille at de er fornøyde. Dette for å sikre at de ansatte har en sikker jobb å gå til. Mindre etterspørsel fra forbrukere gjør at man til slutt kan oppleve mindre behov for transportoppdrag og dermed behov for færre ansatte.	Moderat

Prioriterte risikoer:

Vesentlighetsanalysen viste at våre største risikoer er relatert til miljøutslipp og hvordan vi håndterer den negative effekten det har på våre aktiviteter. For handlingsplan, miljømål og full oversikt over utslippsreduksjon se vår miljørapport her: <https://www.collicare.com/esg/governance/esg-reporting>

Risikoer/ negativ påvirkning relatert til miljø:

- GHG utslipp. Vei transport gir de største utslippene.
- Mangel på infrastruktur vanskeliggjør overgangen til grønne transportløsninger

Ettersom disse er redegjort for i miljørapporten vil vi ikke redegjøre i detalj her.

Risikoer/ negativ påvirkning relatert til arbeidere i verdikjeden:

- Trafikkulykker
- Geopolitiske forhold
- Levbar lønn og anstendige arbeidsforhold
- Miljøfokus kan bli for kostbart for små og mellomstore bedrifter

Risikoer/ negativ påvirkning relatert til vår verdikjede:

- Diskriminering, rasisme og trakassering
- Helse- miljø- og sikkerhetsrelaterte hendelser og ulykker
- Geopolitiske forhold

Signifikant Avgjørende	Finansielle vesentlige emner	Påvirkning og finansielle materiale emner	
		ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden ESRS S1 Egen arbeidsstyrke	ESRS E1 Klima endringer ESRS E2 Forurensning
Minimal	ESRS G1 Ansvarlig forretningsadferd ESRS E4 Biodiversitet og økosystemer ESRS E3 Vann og marine ressurser ESRS E5 Ressurs bruk og sirkulær økonomi ESRS S3 Frobrukere og sluttbrukere	ESRS S3 Berørte lokalsamfunn	
	Ikke vesentlige	Vesentlig materielle	
	Minimal	Signifikant	Avgjørende

Disse risikoene er definert ved bruk av de fire stegene i vesentlighetsanalysen. Risikoene vist her er valgt ut på bakgrunn av en risikobasert tilnærming. Alle risikoene blir kontinuerlig evaluert og kan bli endret dersom signifikante endringer skjer. I 2024 la vi også til sikkerhet og motstandsdyktighet inn i våre evalueringer.

Dersom vi ser på alle emnene som en dobbel vesentlighetsanalyse innebærer – det vil si alle emnene i en full CSRD rapport - har vi satt de inn i en tradisjonell matrise for å gi en lett oversikt over hvilke områder som er våre hovedutfordringer.

En CSRD rapport er en lovplågt redegjørelse for bærekraft som skal inngå i et selskaps årsberetning. Formålet er å likestille bærekraftsinformasjon med finansiell rapportering slik at data blir sammenlignbar, pålitelig og reviderbar. CCL er ikke CSRD pliktige, men har allikevel gjennomført en dobbel vesentlighets analyse. En slik analyse viser hvordan bærekraftsspørsmål har påvirkning på det økonomiske, men også hvordan våre aktiviteter påvirker mennesker og miljø.

Ut fra denne matrisen kan man tydelig se at det er miljøpåvirkning som er vår aller største utfordring. Disse problemstillingene blir redegjort for i vår utslippsrapport som er publisert på våre nettsider. Berørte lokalsamfunn er også en del av den rapporten ettersom vår negative påvirkning ligger i forurensning av lokalsamfunn

Her i denne rapporten vil vi redegjøre for risikoer og negative påvirkninger på ansatte og arbeidere i vår verdikjede.

Andre risikoer og hvorfor de ikke er prioriterte:

Hvile- og kjøretidsbestemmelser: brudd på disse bestemmelsene har historisk sett vært en stor utfordring. Etter at tachografer gjorde sitt inntog er dette nå betegnet som en lav risiko, men er ikke tatt vekk fra risiko evalueringen. Som med andre risikoer kan den justeres opp dersom man finner at risikoen igjen har økt.

Ukontrollerte utslipp av farlig avfall: Flere aktiviteter har minimert faren betraktelig. ADR opplæring av personell med strenge rutiner, kontrakt med ekstern leverandør, implementering av data systemet EcoOnline og nødplaner for uønskede hendelser. Det viktigste av alt er nok allikevel at mengden og type gods som håndteres er ikke av den arten som kan skape de mest kritiske hendelsene.

Søppelhåndtering: Månedlige rapporter gjør at vi kan spore vårt avfall. Rapporten viser en resirkuleringsgrad på over 99% gjennom vår leverandør i Norge. Avfall blir benyttet til nye

produkter, men det meste går til produksjon av energi. At disse ikke er prioritert, betyr ikke at de er glemt. Alle risikoer, også de som defineres som lav risiko, blir kontinuerlig evaluert samt gjennomgått i ledelsens gjennomgang som holdes to ganger i året.

3. Stans, forebygg eller reduser.

Negativ påvirkning/ skade

Stans, forebygg eller reduser betyr at vi må håndtere alle funn som våre undersøkelser avdekker. Som beskrevet tidligere i denne rapporten fokuserer vi på de største risikoene, uten å utelate de vi har definert som lave risikoer. I den påfølgende sekvensen vil vi beskrive aktivitetene vi har utført for å møte de høyeste risikoene vi står ovenfor. Miljø relaterte risikoer blir ikke gjennomgått i denne rapporten.

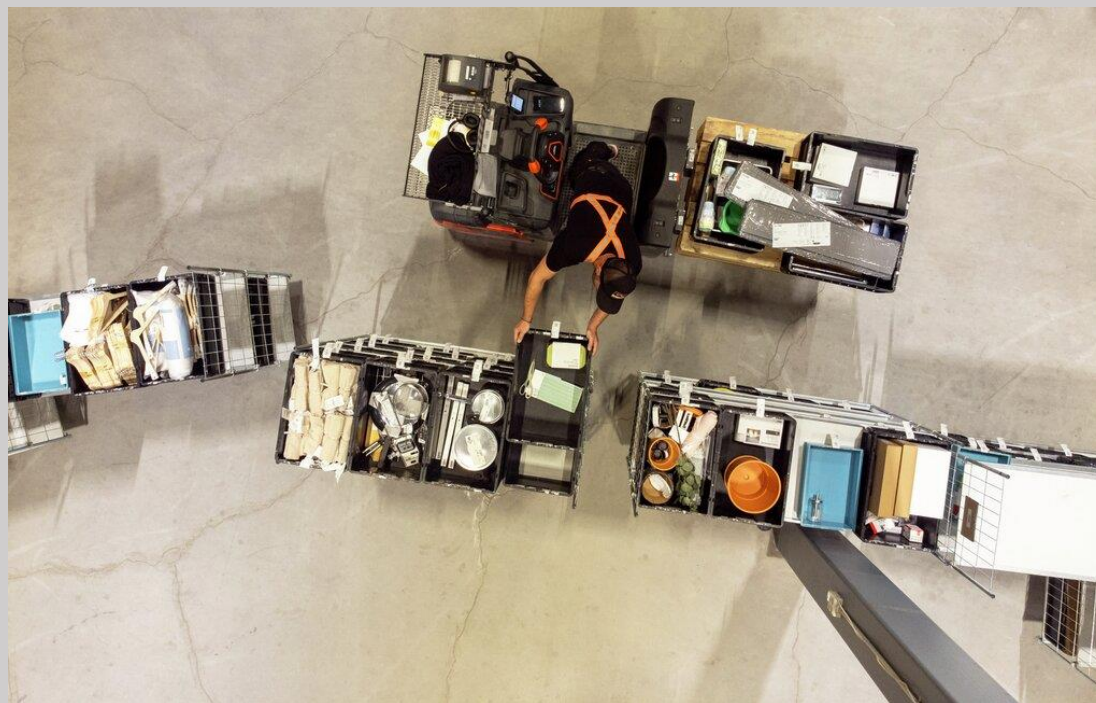
I tillegg til å revidere vår egen verdikjede blir også CCL revidert av tredjepart revisorer. CCL er ISO sertifisert (9001, 14001, 45001 og 28000) og går gjennom periodiske revisjoner hvert eneste år. Disse sertifiseringene hjelper oss til å fokusere på kontinuerlige forbedringer og å jobbe med alle funn på en helhetlig og systematisk måte. Vi blir også revidert av kunder og arbeidstilsynet, ofte ved vårt hovedkontor eller andre avdelinger i Norge. Den største andelen av CCL business er Norge basert. Interne revisjoner utføres av CCL sitt egen revisjonsteam og gjøres i alle land.

I 2025 hadde vi følgende revisjoner utført av tredjepart:

ISO periodisk revisjon utført av DNV: 1 (ISO 9001, 14001, 45001) + 1 (ISO 28000)

Arbeidstilsynet: 2 (Trondheim og Kløfta)

Revisjon utført av kunde: 1



3a. Mål, forhindre og redusere risiko

<i>Prioritert negative påvirkning</i> (Moderat negative påvirkning)	Arbeidere i verdikjeden: Negativ påvirkning på levbar lønn og balanse mellom jobb og fritid.
<i>Mål</i>	Arbeidere i verdikjeden skal ha levbar lønn og god balanse mellom jobb og fritid
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Gjennom jevnlig kontroll av arbeidskontrakter, lønn og timelister (påseplikt) Revisjoner og kontroller.
<i>Status</i>	Ingen grove funn i 2025. Ofte henger man litt etter ved lovendringer og når minstelønn endrer seg. Allikevel er det ikke gjort funn som vil ha større konsekvenser for arbeiderne. Funn blir rapportert, fulgt opp lokalt og lukkes når de er rettet opp. Avvikene som blir avdekket legger grunnlaget for hvor ofte transportøren blir fulgt opp med ny påseplikt/ revisjon/ kontroll.

CCL har et HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment and Quality) team som har ansvaret for at kontroller og revisjoner blir utført i henhold til prosedyrer og plan. Det utføres tre forskjellige typer kontroller 1) påseplikt i henhold til "allmenngjøringsforskriften" 2) sjåførkontroller hvor sjåfør blir intervjuet og man utfører en kontroll av kjøretøyet. 3) revisjoner ved leverandørs hovedkontor for gjennomgang av prosedyrer, rutiner og observering av sikkerhets relaterte aktiviteter på stedet. Kombinasjonen av disse kontrollene gjøres for å sikre anstendige arbeidsforhold for alle som representerer CCL og vil fortsette i året som kommer.

<i>Prioritert risk</i> (Moderat risiko)	Arbeidere i verdikjeden: Trafikkulykker med skader for involverte parter.
<i>Mål</i>	Ingen trafikkulykker med skader
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Sjåførhåndbok med råd for å unngå utmattelse etter mange timer på veien. Sjåførkontroller hvor man sjekker at kjøretøy er i god stand. Krisepan dersom en hendelse skjer.
<i>Status</i>	En alvorlig ulykke.

	Krisestab ble satt for å ta vare på sjåfør og håndtere eventuelle media spørsmål. Politiet konkluderte tidlig med at CCL sjåfør ikke kunne klandres for ulykken.
--	--

Med så mange kjøretøy på veien vil det alltid være en forhøyet risiko for trafikkulykker. Dette er en risiko som det er vanskelig å gjøre noe med, da den også avhenger av andre på veien. I vår sjåførhåndbok gis det råd om gode valg av måltider for å holde seg årvåkne og at alle må ta gode pauser for å kunne fungere optimalt. Ved sjåførkontroller sjekker vi at kjøretøyene er i god stand og at alle har de nødvendige sertifikatene/ tillatelsene som er påkrevd. Ved starten av 2024, arrangerte vi opplæring i korrekt lastning og sikring av gods for å unngå unødvendige ulykker. Alt dette gjøres for å sikre at våre sjåførere har sikkerhet på veien som en naturlig del av deres arbeidshverdag. Dersom ulykker skjer har vi en nød- og krise plan for at hendelsen skal bli håndtert effektivt. Disse aktivitetene vil fortsette i 2026.

<i>Prioritert risiko (Moderat risiko)</i>	Arbeidere i verdikjeden: Geopolitiske forhold skaper usikkerhet i markedet.
<i>Mål</i>	Kontinuerlig evaluere og overvåke for å kunne minimere den negative effekten dersom det er mulig.
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Gjennom kontinuerlig evaluering og overvåking av vår risiko.
<i>Status</i>	CCL har greid seg bra gjennom et turbulent marked. Denne risikoen er også knyttet til ESRS 1: Egen arbeidsstyrke.

Økt geopolitisk uro er ikke noe vi kan kontrollere. På grunn av den utfordrende situasjonen er det viktig at så lite som mulig kommer som en overraskelse, selv om vi ikke har tiltak som er gode nok for å demme opp for hele den negative effekten det kan ha på vår verdikjede.

<i>Prioritert risiko (Moderat risiko)</i>	Arbeidere i verdikjeden: Økende miljøfokus og det grønne skiftet kan gi økonomiske utfordringer, spesielt for små bedrifter. Miljøvennlige kjøretøy er dyrere, samtidig som det er økende fokus på transport pris.
<i>Mål</i>	Skape et marked hvor små selskaper kan forbli konkurransedyktige samtidig som man har fokus på å redusere utslipp
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Delta aktivt i programmer/ prosjekter hvor blant annet støtteordninger i en overgangsfase er en av løsningene for å nå miljømålene.

<i>Status</i>	CCL deltar aktivt i programmer/ prosjekter og har vært med på å forme offisielle tiltak. Denne risikoen er også knyttet til ESRS E1 og ESRS E2: Klima endringer og Forurensning. Samt ESRS S3 Berørte lokalsamfunn.
---------------	--

Vi fortsetter med vårt engasjement i forskjellige programmer som har fokus på det grønne skiftet for å kunne redusere utslippene i tråd med Paris avtalen. En av de største utfordringene er støtte programmene for å investere i ny teknologi. Uten god nok finansiell støtte vil det være utfordrende å nå de ønskede målene. Vi har forsøkt å være en stemme for blant annet en mer forutsigbar finansiell støtteordning slik at vi kan sikre flere investeringer framover.

<i>Prioritert risiko (moderat risiko)</i>	Egen arbeidsstyrke: Ingen trakassering, rasisme og/ eller diskriminering av noe slag.
<i>Mål</i>	Ingen saker
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Årlig medarbeiderundersøkelse for kartlegging. Emnet er en del av våre etiske retningslinjer som alle ansatte må signere. Opplæring i våre etiske retningslinjer, interne revisjoner med aktsomhetsvurderinger samt en varslingsprosedyre
<i>Status</i>	Det er ingen meldte saker i 2025 og 2024. En sak i 2023. Da vi vet at dette er en utfordring som ofte ikke blir meldt fra om er dette allikevel et fokus område. Denne risikoen er også knyttet til ESRS S2: arbeidere i verdikjeden

Se også vår ARP rapport som også omfatter mer i detalj om hvordan vi jobber med diskriminering for å sikre likestilling, diversitet og inkludering. Rapporten finner du her: <https://www.collicare.com/esg/governance/esg-reporting>

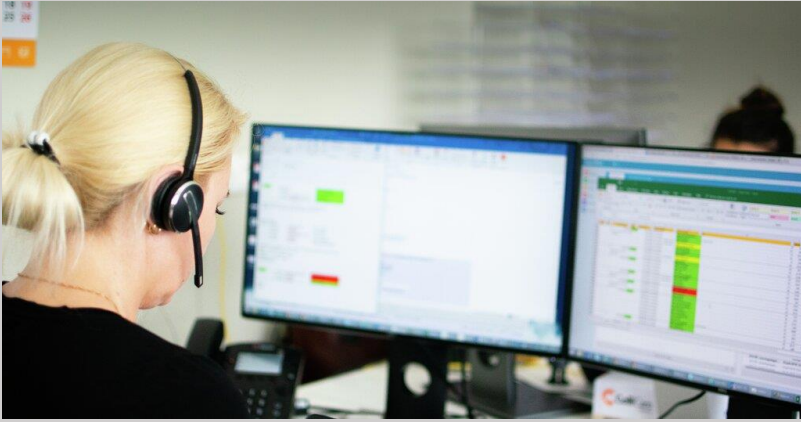
<i>Prioritert risiko (moderat risiko)</i>	Egen arbeidsstyrke: Null filosofi for ulykker med skader
<i>Mål</i>	Ingen saker
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	ISO 45001 sertifisering. HMS ansvarlig med verneombud, AMU og risikovurdering av hvert enkelt lager og terminaler. Industrivern. HMS opplæring samt førstehjelpskurs. ADR kurs.

<i>Status</i>	2025: 18 saker. 2024: 15 saker Frekvensen for ulykker i 2025: 2,8 Frekvensen for ulykker i 2024: 2,68 Denne risikoen er også knyttet til ESRS S2: arbeidere i verdikjeden
---------------	--

Frekvensen for ulykker er beregnet utfra VSME standarden sin formel: antall arbeidsrelaterte ulykker i rapporteringsåret/ samlet antall arbeidstimer for ansatte i løpet av et år x 200 000. Samlet antall arbeidstimer er gjort utfra en antatt gjennomsnitt på 1700 årlige timer pr. ansatt.

<i>Prioritert risiko (Moderat risiko)</i>	Egen arbeidsstyrke: Geopolitiske forhold skaper usikkerhet i markedet. Denne risikoen er også relatert til ESRS S2: arbeidere i verdikjeden
<i>Mål</i>	Kontinuerlig evaluere og overvåke for å kunne minimere den negative effekten dersom det er mulig.
<i>Hvordan forhindre og redusere</i>	Gjennom kontinuerlig evaluering og overvåking av vår risiko.
<i>Status</i>	CCL har greid seg bra gjennom et turbulent marked. Denne risikoen er også relatert til ESRS S2: arbeidere i verdikjeden

Økt geopolitisk uro er ikke noe vi kan kontrollere. På grunn av den utfordrende situasjonen er det viktig at så lite som mulig kommer som en overraskelse, selv om vi ikke har tiltak som er gode nok for å demme opp for hele den negative effekten det kan ha på vår egen arbeidsstyrke.



3b. Varslingssaker:

2023: 0 saker

2024: 0 saker

2025: 1 sak

Saken er behandlet og avsluttet. Kom fra anonym kilde, og omhandlet en leverandør i vår verdikjede. Saken ble ikke vurdert som en sak med negativ påvirkning for miljø, ansatte, nærmiljø eller arbeidere i verdikjeden.

4. Overvåk

Gjennomføring og resultater

HSSEQ teamet, som beskrevet tidligere, har ansvaret for evalueringer, igangsette tiltak og måle effekten av disse tiltakene. Dette teamet har jevnlig møter og alle mulige hendelser blir adressert til ledelsen. Sammen bestemmer man eventuelle tiltak.

To ganger I året blir alle resultater presentert, diskutert og evaluert i ledelsens gjennomgang. CEO og representanter fra styret deltar.

Teamet har ansvaret for påseplikt, revisjoner, interne revisjoner og aktsomhetsvurderinger. Alle disse kontroll funksjonene utføres i henhold til plan godkjent i ledelsens gjennomgang i januar hvert år.

Kritiske avvik*: 0

Ikke kritiske avvik**: 0



**Kritiske avvik er definer som: barnarbeid, menneskehandel, tvangsarbeid- inkludert slavearbeid. Grunnleggende menneskerettigheter er ikke respektert, ingen bevis for tilstrekkelige HMS tiltak, mangel på levbar lønn, ikke i samsvar med lover og forskrifter, systematisk trakassering og diskriminering.*

***Ikke kritiske avvik er definert som: avvik som kan skape ubehag, irritasjon og/ eller frustrasjon i det øyeblikket hendelsen skjer men, til tross for alvorlighetsgraden, blir forgt glemt. Dette kan være tankeløse kommentarer rundt religion, seksuelt orientert eller kjønnsdiskriminerende.*

5. Kommuniser

Hvordan påvirkningen er håndtert

Ansvarlig næringsliv inkluderer hvordan vi kommuniserer vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger og hvordan vi vil utbedre eventuelle negative hendelser. Som en del av OECD's retningslinjer er det viktig med åpenhet og denne rapporten, blant annet, er en del av vår kommunikasjonsplan. Denne rapporten er tilgjengelig til alle interessenter via våre nettsider.

I 2025 har vi ikke identifisert noen hendelser hvor CCL har bidratt til eller er delaktige til negative hendelser gjeldene miljø, ansatte, nærmiljø eller arbeidere i verdikjeden.



Hvordan kommuniserer vi negative hendelser til våre interessenter:

Intern kommunikasjon:

- Interne nyheter: informasjon kan kommuniseres gjennom vår «interne nyheter» nettside. Nyheter kan tilpasses hvert enkelt land med foretrukket språk. Ofte benyttet til salgsoppdateringer, sertifiseringer, helligdager og andre enkle budskaper.

- Viktig informasjon på skjermer: alle kontorer, terminaler og lager har skjermer til bruk for informasjon. Benyttes ofte til HSE relaterte tiltak, våre mål og endringer i policy. Innholdet kan variere fra land til land og på lokalt språk dersom ønskelig.
- Kontaktlister for spesielle hendelser/ krisesituasjoner: Alle land har en nødsituasjon prosedyre med en kontaktliste dersom krisesituasjoner skulle oppstå. Personene på listen har dedikerte oppgaver ved en krisesituasjon.
- Arbeidsmiljøutvalg: Ved behov kan hendelser diskuteres i arbeidsmiljøutvalget. Det avholdes kvartalsvise møter og alle hendelser eller innkommende forslag/ klager blir håndtert. Utvalget består både av representanter fra ledelsen og øvrige ansatte. Alle ansatte blir invitert i god tid i forkant til å komme med sine innspill, med mulighet for å være anonym dersom ønskelig.
- Medarbeiderundersøkelse: en årlig undersøkelse gjennomføres for å kartlegge ansattes trivsel på arbeidsplassen. Benyttes som en del av vårt kontinuerlig forbedringsarbeid.
- Varslingsprosedyre: Alle ansatte har mulighet til å rapportere anonymt gjennom vår varslings kanal. Alle innmeldte saker går direkte til HR som håndterer saken, eller fordeler den til rett instans. I 2025 hadde vi en sak gjennom vår varslingskanal. Saken er behandlet og avsluttet. Se forrige side for mer informasjon.

Ekstern kommunikasjon:

- Nyhetsbrev: Med 4-6 ukers mellomrom sender vi ut nyhetsbrev til våre kunder. Ved eventuelle negative hendelser kan vi kommunisere våre tiltak i dette nyhetsbrevet.
- Viktige nyheter blir informert om på våre nettsider. For eksempel forsinkelser på grunn av vær relaterte forhold.
- Kundeundersøkelse: En årlig kundeundersøkelse/ NPS gjøres som en del av vårt arbeid med kontinuerlig forbedringer.
- Varslingsprosedyre: Alle interessenter har mulighet til å rapportere anonymt gjennom vår varslings kanal. Alle innmeldte saker går direkte til HR som håndterer saken, eller sørger for at rett instans får den. I 2024 hadde vi ingen saker gjennom vår varslingskanal.

Offentlig kommunikasjon:

- Rapporter: bærekraftsrapport, en likestillingsredegjørelse og åpenhets redegjørelsen i henhold til åpenhetsloven, er alle tilgjengelige på våre nettsider.
- På våre nettsider kan du kontakte oss direkte om spørsmål relatert til et ansvarlig næringsliv. Vi følger svartidene som redegjort for i åpenhetsloven. Så langt har det ikke kommet inn spørsmål vedrørende dette gjennom denne kanalen.
- På våre nettsider kan man varsle anonymt gjennom vår varslingsprosedyre.

6. Sørg for eller samarbeid om Gjenoppretting og erstatning der det er påkrevd

Dersom CCL oppdager gjennom sine aktsomhetsvurderinger at faktisk negative påvirkning har funnet sted er vi forpliktet til å gjenopprette og gi erstatning der det er påkrevd. Erstatning kan være av økonomisk art, men annen kompensasjon kan også være aktuelt. Eksempler er en offentlig beklagelse eller gjenoppretting av skaden på andre måter.

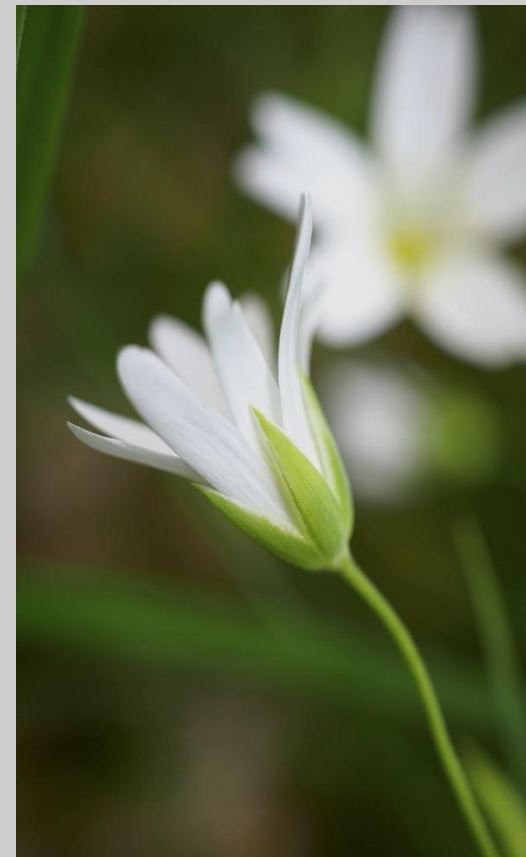
Man kan selvfølgelig gå direkte til en leder eller en ansatt representant for å varsle om negative hendelser, men det er i tillegg tre andre måter å gjøre dette på dersom man ønsker å være litt mer anonym.

- Avvikssystem: Alle ansatte har tilgang til å registrere avvik i vårt avvikssystem og kan gjøre registreringen slik at kun saksbehandler ser hvem som har sendt inn og hva saken omhandler. Systemet fremmer også forbedringsforslag og positive tilbakemeldinger. Alle avvik kan også registreres via en app på din telefon.
- Arbeidsmiljøutvalg: Bekymringer kan kommuniseres via arbeidsmiljøutvalget som har kvartalsvis møter. Utvalget er valgt av de ansatte, med HMS representant på plass, samt en representant fra bedriftshelsetjenesten.
- Varslingsprosedyre: Alle interessenter kan varsle sine bekymringer eller faktiske hendelser gjennom vår varslingsprosedyre. Alt kan rapporteres anonymt og vil bli håndtert av konsernets HR avdeling og/ eller den ansvarlige leder – avhengig av type sak.

CCL's Policy for gjenoppretting og erstatning når en faktisk negativ hendelse er oppdaget.

CCL har forståelse for at alle saker må behandles individuelt og tilpasses til sakens kjerne og natur.

Et krise team er definert og består av følgende roller: CEO, COO, HR Manager, Chief Marketing Officer, Sustainability Manager og hovedverneombudet. Denne gruppen avgjør om flere roller skal inkluderes og hva som bør gjøres med den innkommende saken. Avhengig av sakens natur kan det være nødvendig med samarbeid med leverandører og andre interessenter. En tredjepart kan bli aktuelt dersom saken er av en alvorlig og vanskelig art. CCL har stor tro på gode forberedelser, kontinuerlig forbedringstiltak, rotårsaksanalyser og aktsomhetsvurderinger skal virke som et preventivt tiltak. Med dette som utgangspunkt, vil faktiske negative hendelser håndteres, dersom de skulle oppstå. Til nå har vi ikke oppdaget faktiske og/ eller bidrag til negative hendelser.





Miljømål og Policy

Les vår redegjørelse rundt miljøstrategi og prestasjoner i vår miljørapport, publisert her: <https://www.collicare.com/sustainability>

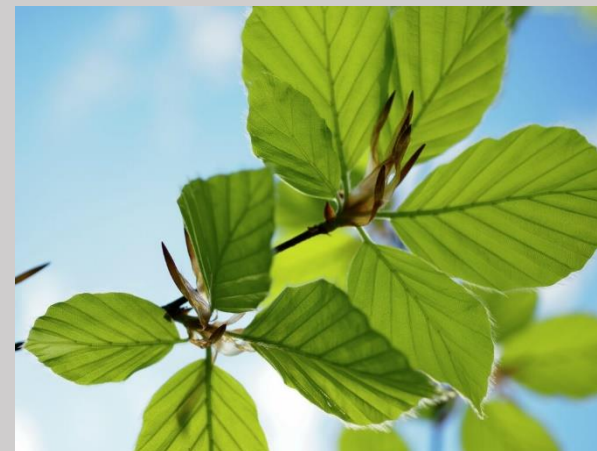
Miljø mål

ColliCare fremmer en bærekraftig utvikling. Miljø rettede aktiviteter er derfor en naturlig, integrert del av vår virksomhet. Gjennom å jobbe aktivt med smarte og forebyggende tiltak fokuserer vi på å redusere vårt miljøavtrykk.

Følgende mål er gjeldende:

- Utslippsreduksjon med minimum 55% innen 2030
- Karbonnøytrale i 2040
- Utslippsfri i 2050

Base år: 2022



Miljø Policy

Forpliktelser til miljøet

Vi bekrefter for alle våre kunder, ansatte, leverandører og andre interessenter at vi vil utføre vår virksomhet med respekt og omsorg for miljøet. Vi vil kontinuerlig jobbe for å redusere våre utslipp, og aktivt bidra til å forhindre de verste konsekvensene av miljøendringene ved å benytte oss av god miljøpraksis, utføre vår virksomhet på en bærekraftig måte, og i henhold til alle lover og forskrifter.

Våre fokusområder:

Vi jobber for kontinuerlig forbedring gjennom fokus på våre kjerneaktiviteter i vår daglige virksomhet:

- *Smart planlegging og smartere bruk av utstyr for å skape effektiv Logistikk ved å maksimere kapasitet og minimere bruken av ressurser.*
- *Aktivt jobbe for at våre kunder skal velge de mest miljøvennlige løsningene som løser deres behov. Det vil si at vi fokuserer på å flytte gods fra tradisjonell veitransport til multimodale løsninger ved bruk av tog og via sjø, eller ved bruk av alternative drivstoff der det er mulig*
- *Kontinuerlig søke etter, promotere og benytte oss av miljøvennlige løsninger og ny teknologi.*
- *Sikre at alle nødvendige tiltak er tatt i bruk for å forhindre unødvendige og/ eller ukontrollerte utslipp som kan skade miljøet.*

Engasjement og forpliktelse

Operere i samsvar med denne policyen er alle sitt ansvar. Både for ledelsen, øvrige ansatte og leverandører som representerer oss i en eller annen form.

Ledelsen har ansvar for at retningslinjer er på plass og at tiltak er igangsatt for å kunne leve opp til disse forpliktelsene. Det er også ledelsens ansvar å sørge for grunnleggende forståelse blant de ansatte for å sikre samsvar med policy. Blant annet gjennom opplæring og nødvendige motiverende tiltak.



Kontaktperson vedrørende denne rapporten:

*Sonnie Førriisdahl – Sustainability and Quality Assurance Manager
sonnie.forriisdahl@collicare.no*

Rapporten er godkjent av et samlet styre 29.04.26