



Aktsomhetsvurderinger for bærekraftig
forretningspraksis

Redegjørelse rapporteringsåret 2023

for Møller Mobility Group





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

Bærekraftig forretning er et premiss for Møller Mobility Groups virksomhet. Våre kunder, medarbeidere, eiere og samfunnet forøvrig forventer at Møller Mobility Group bidrar til en ansvarlig og positiv utvikling. Møller Mobility Groups grunnlegger, Harald A. Møller, hadde én leveregel: «Du skal holde din sti ren». Det har vært et mantra som har stått sterkt i konsernet siden selskapets etablering i 1936 og er idag mer aktuelt enn noen gang. Møller Mobility Groups strategi “Dare To Move” ble lansert for organisasjonen i 2020 og er bygget rundt grunnpillarene folk, forretning og bærekraft. Strategien skal styrke konsernets posisjon og bærekraft skal være vår fremtidskraft. Sammen med en framoverlent organisasjon og en offensiv fabrikk som satser for fullt på nullutslippsbiler, er vi beredt til å møte markedets og samfunnets forventninger.

Bærekraft handler om at vi skal høste og så på en måte som gjør at de som kommer etter oss har et like godt utgangspunkt som oss selv. Det handler om økonomisk, sosial og miljømessig trygghet. For oss betyr det i praksis følgende: Nye kunder stiller krav og etterspør i økende grad bærekraftige produkter og tjenester. Arbeidstakere ønsker å jobbe for bedrifter som bidrar til å løse vår tids utfordringer. Det stilles krav til leverandørene fra private og offentlige virksomheter som ønsker å kjøpe bærekraftige produkter fra sine underleverandører. Investorer og långivere stiller i økende grad krav til bærekraft i finansieringen. Dette er grunnene til at også vi i Møller Mobility Group har satt bærekraft høyt på agendaen, sammen med vårt genuine ønske om å være en del av løsningene, ikke problemene, i fremtiden. Åpenhetsloven aktualiserer dette arbeidet og lovfester at alle større bedrifter i Norge skal sikre grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold ved å gjennomføre aktsomhetsvurderinger og rapportere åpent på resultater og tiltak.

Høsten 2023 gjennomførte vi en dobbel vesentlighetsanalyse som et viktig første steg mot implementering av EUs nye bærekraftsdirektiv CSRD. I dette arbeidet er det flere synergier med Åpenhetslovens krav og bestemmelser og vi har hatt stor nytte av å bruke aktsomhetsvurderinger som underlag for å definere vesentlig påvirkning og finansiell materialitet.

Vi ser tilbake på et innholdsrikt 2023 som har handlet om å bygge videre på fjorårets erfaringer gjennom implementering av nye tiltak og rutiner der målet er kontinuerlig forbedring og ikke minst - å holde seg selv til en høy standard for åpenhet og transparens i en bransje som historisk har hatt betydelige utfordringer med sosiale forhold og menneskerettigheter. I tråd med lovkrav i Regnskapslovens § 3.3 om samfunnsansvar, samt Ligestillings- og diskrimineringsloven § 26, arbeider Møller Mobility Group for å sikre ansvarlighet i alle deler av vår verdikjede som omhandler personal, arbeidsmiljø, miljø og samfunnsansvar. Dette er nærmere beskrevet i bærekraftrapporten, som utgjør en egen del av årsrapporten vår. For mer utfyllende beskrivelse av disse områdene henvises det derfor til denne rapporten.

Petter Hellman
Konsernsjef

Styrets signatur



Møller Mobility Group

Styret og konsernsjef i Møller Mobility Group bekrefter med dette å ha mottatt og lest rapport utarbeidet for Etisk Handel Norge som også danner grunnlaget for vår redegjørelse:

Aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis

Redegjørelse rapporteringsåret 2023
Møller Mobility Group
18.april 2024, Oslo

Øyvind Schage Førde
Styreleder og eier

Jon Morten Møller
Styremedlem og eier

Kristin S. Genton
CFO, Reitan AS
Styremedlem

Petter Hellman
Konsernsjef

Harald Møller
Styremedlem og eier

Jacob Schram
Konsulent
Styremedlem

Laxmi Akkaraju
SVP Strategic Customer Services, Cognite
Styremedlem

Oslo
18.04.2024

Nøkkelinformasjon om virksomheten og leverandørkjeden

Nøkkelinformasjon om virksomheten

Navn på virksomheten

Møller Mobility Group

Adresse hovedkontor

Frysjaavn 31B, Postboks 6671 Etterstad, N-0609 Oslo

Viktigste merker, produkter og tjenester

Import, salg, service og finansiering av bilmerkene Volkswagen, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, ŠKODA og CUPRA. Virksomhet i Norge, Sverige, Estland, Latvia og Litauen.

Beskrivelse av virksomhetens struktur

Møller Mobility Group (MMG) er et familieeid konsern som er engasjert innen import, salg, service og finansiering av Volkswagen personbiler- og nyttekjøretøy, Audi, ŠKODA og CUPRA. I Sverige er også Møller Bil forhandler av Porsche. Gjennom Hyre er konsernet representert i et ledende miljø som jobber aktivt med å forme fremtidens bærekraftige mobilitetsløsninger. Konsernet ble grunnlagt av Harald Aars Møller i 1936.

Bilimport

Harald A. Møller AS er Norges største bilimportør. Selskapet har ansvaret for import, distribusjon og service av Volkswagen, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, ŠKODA og CUPRA i Norge. Mer enn hver femte nye bil som selges i Norge importeres gjennom Harald A. Møller AS. Møller Baltic Import SE importerer Volkswagen til Estland, Latvia og Litauen og Audi til Latvia og Litauen.

Bilforhandlere

Møller Mobility Group har til sammen 70 bilforhandlere i Norge, Sverige og Baltikum. Møller Bil er Norges største bilforhandlerkjede og har 43 bilforhandlere og 14 spesialiserte skadesentre spredt over hele landet. Møller Bil er Sveriges nest største forhandlergruppering av Volkswagen, Audi, ŠKODA og CUPRA med til sammen 15 utsalgssteder. Dette inkluderer den frittstående forhandleren Porsche Center Örebro, som ble kjøpt høsten 2020, samt Porsche Center Uppsala som åpnet i juni 2023. Møller Auto Baltic har 12 utsalgssteder i Estland, Latvia og Litauen, samt et eget skade og lakk-selskap i Latvia. Organisatorisk er bilforhandlere og bilimportører i Baltikum samlet i ett forretningsområde.

Mobilitetstjenester

Møller Mobility Services omfatter konsernets virksomhet innenfor finansielle tjenester, mobilitetsløsninger og bilholdstjenester. For tiden består forretningsområdet av konsernets eierskap i finansieringsselskapet Volkswagen Møller Bilfinans, bildelingselskapet Hyre, dekkhotellkjeden Mitt Dekkhotell, bilvaskkjeden Bildusjen, samt mindre eierposter i logistikkplattformen Gire og bruktbilaktøren Rebil.

Volkswagen Møller Bilfinans AS eies med 49 prosent av Møller Mobility Group og 51 prosent av Volkswagen Financial Services AG. Selskapet tilbyr lån og leasingprodukter, samt forsikring tilknyttet de respektive merkens salg av nye og brukte biler. Volkswagen Møller Bilfinans er blant Norges største leasingselskaper, og en integrert del av verdikjeden til Volkswagen, Audi, ŠKODA og CUPRA i Norge

Vår verdikjede:

Fabrikken

Volkswagen-konsernet er en av verdens største bilprodusenter og har som mål å gjøre mobilitet bærekraftig for nåværende og fremtidige generasjoner gjennom det forpliktende veikartet «Volkswagen Way To ZERO». Møller Mobility Group har samarbeidet med Volkswagen-konsernet siden 1948.

Importørene

Møller Mobility Group har to importselskap: Harald A. Møller i Norge og Moller Baltic Import. Harald A. Møller importerer merkene Volkswagen, Audi, Škoda og CUPRA i Norge, mens Moller Baltic Import importerer Audi i Latvia og Litauen og Volkswagen i Latvia, Litauen og Estland.

Forhandlerne

Møller Bil og Møller Auto står for salg og service av våre merker i Norge, Sverige, Litauen, Latvia og Estland. Møller Bil er Norges største bilforhandlerkjede med 43 forhandlere. Møller Bil er Sveriges nest største forhandlergruppering med 15 utsalgssteder. Møller Auto har fire forhandlere i Litauen, fem i Latvia og tre i Litauen.

Mobilitetstjenestene

Forretningsområdet Møller Mobility Services har ansvaret for konsernets tjenester innenfor nye mobilitets-, finansierings- og bilholdstjenester gjennom eierskap i Volkswagen Møller Bilfinans, Hyre, Mitt Dekkhotell, Bildusjen, Gire og Rebil.

Kundene

I virksomheten samlet har Møller Mobility Group mer enn 750.000 treffpunkter med kunder hvert år. Kundene er vår viktigste investering, og derfor skal alle Møller Mobility Groups medarbeidere hver dag skape de beste kundeopplevelsene.

Omsetning i rapporteringsåret (NOK)

38 751 000 000

Antall ansatte

4 532

Er virksomheten omfattet av åpenhetsloven?

Ja

Vesentlige organisatoriske endringer siden forrige rapportering og denne rapportens tidsperiode

Denne rapporten gjelder for tidsperioden 1.januar 2023 - 31.desember 2023.

Til informasjon kan det nevnes at endringer i konsernledelsen er implementert fra 1.januar 2024. Områdene "Bærekraft og Kommunikasjon" og "Folk og Organisasjon" er nå lagt under "Konserndirektør Folk og Bærekraft".

Navn, tittel for kontaktperson for rapporten

Einar Mosvoll, Innkjøpsdirektør

E-post adresse for kontaktperson for rapporten

Einar.Mosvoll@moller.no

Informasjon om leverandørkjeden

Generell beskrivelse av virksomhetens innkjøpsmodell og leverandørkjede

Møller Mobility Group (MMG) har en sentral innkjøpsavdeling som håndterer de største og mest sentrale av MMGs leverandører. Sentral innkjøpsavdeling bruker en standardisert innkjøpsprosess som dokumenterer og stiller krav til valg av leverandører. Innkjøpsavdelingen bidrar også med malverk knyttet til leverandøroppfølging. MMG har egne avtalemaler og Code of Conduct. Lokal ledelse/avtaleeiere følger opp sine lokale leverandører og forretningspartnere.

Bilfabrikkene tilknyttet Volkswagen-konsernet er våre hovedleverandører. Øvrige varer og tjenester er i stor grad konkurranseutsatt.

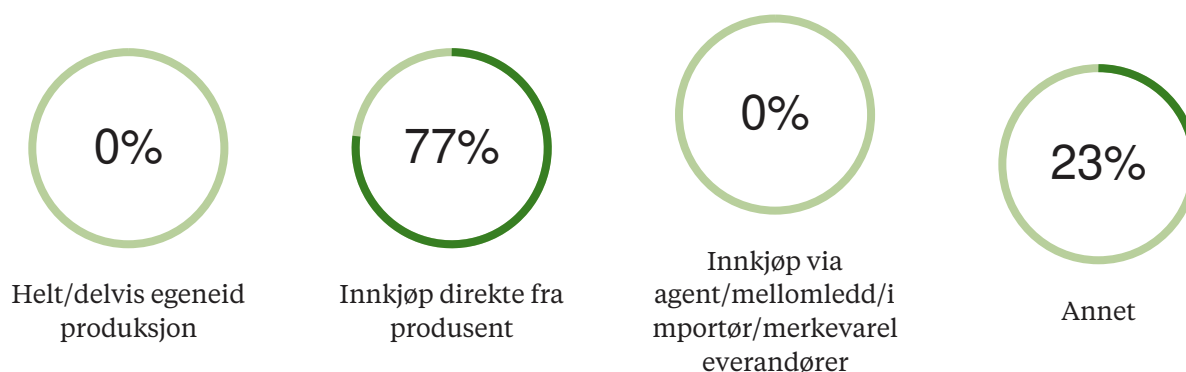
Antall leverandører som virksomheten har hatt kommersielle relasjoner med i rapporteringsåret

8 811

Kommentar til antall leverandører

Antall leverandører inneholder kun hva vi definerer som «frie leverandører» som kan konkurranseutsettes. Leverandører som ikke er inkludert er bilfabrikker, offentlige aktører og langsiktige leiekontrakter.

Type innkjøp/ leverandørforhold



Innkjøp direkte fra bilfabrikkene tilknyttet Volkswagen Group er klassifisert som "Innkjøp direkte fra produsent" og utgjør 77%. "Frie leverandører" som kan konkurranseutsettes har vi kategorisert under "Annet".

Liste over førsteleddsprodusenter per land

Norge :	69
Sverige :	11
Estland :	5
Latvia :	11
Litauen :	4

Tallene ovenfor viser prosentandel per land (fordelt på omsetning). Prosentfordelingen gjelder kategorien "Annet", dvs. frie leverandører som kan konkurransesettes.

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

N/A. Vi har pt ikke oversikt over dette.

Viktigste innsatsfaktorer/råvarer for produkter eller tjenester og geografi

Nye biler og deler til biler

Globalt

Er virksomheten leverandør til offentlig sektor?

Ja

Mål og fremdrift

Prosessmål og fremdrift i rapporteringsåret

1

Mål: Dybdekartlegging av risikokategorier. Handlingsplan med tiltak og ansvar for oppfølging. Jobbe med tiltakene.

Status: Utført. Vi skal også jobbe videre med tiltak og oppfølging.

MÅL FOR KOMMENDE ÅR

1

Implementere et IT-verktøy for leverandøroppfølging. Systemet skal lette arbeidet med å identifisere risikoleverandører, evaluere og følge opp alle våre leverandører.

2

Etablere tettere dialog med Volkswagen AG knyttet til aktsomhetsvurderinger og EUs arbeid med å innføre The Corporate Sustainability Due Diligence Directive.

3

Spissede prosjekter for utvalgte risikoleverandører/geografier for å bidra til faktiske forbedrede arbeidsforhold i våre verdikjeder

4

Øke andelen godkjente risikoleverandører

5

Interne og eksterne revisjoner



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

Bærekraftspolicy: <https://moller.no/no/baerekraft/baerekraftspolicy>. Code of conduct MMG: <https://moller.no/no/om-oss/code-of-conduct>. Code of conduct for leverandører: https://mollergruppen.s3.eu-west-1.amazonaws.com/om_oss/Innkj%C3%B8p-Retningslinjer-for-etisk-handel.pdf

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

Vi erkjenner at vårt selskap har potensiell skadelig innvirkning på mennesker og miljø gjennom vår virksomhet og leverandørkjede.

Rammen og retningslinjene for å sikre at Møller Mobility Group (MMG) ivaretar sine forpliktelser til å respektere mennesker, dyr, samfunn, miljø og klima er beskrevet i vår Bærekraftspolicy, våre retningslinjer for etisk handel med leverandører, vår interne Code of Conduct og intern prosedyre for aktsomhetsvurderinger. Våre retningslinjer er utarbeidet i henhold til disse prinsippene, i tillegg til gjeldene ILO og ISO standarder.

ISO 14001 er den internasjonalt anerkjente standarden for miljøledelse som følges av konsernet. Harald A. Møller AS ble i desember 2011 sertifisert i henhold til miljøstyringssystemet ISO 14001. Sertifiseringen formaliserer vårt miljøengasjement, og forplikter oss i enda større grad til å ta miljøansvar og iverksette tiltak som kan bidra til å redusere den totale miljøbelastningen fra vår virksomhet. ISO 14001-standarder krever at vi kartlegger alle miljøbelastninger og iverksetter tiltak for å utbedre prosedyrene på prioriterte områder. ISO 14001 fastsetter en føre var-praksis for vår innvirkning på miljøet. Kontinuerlig forbedring og overholdelse av regelverk er sentrale bærebjelker for ISO 14001. Sertifiseringen er utført av en uavhengig tredjepart (TÜV).

Alle Møller Bil-forhandlere er sertifisert enkeltvis både på 9001:2105 og 14001:2015, av TÜV SÜD. Møller Bil Skadesentere er alle sertifisert i henhold til ISO 14001:2015 av A3 Cert Certifiering AB. Møller Logistikk klargjøring, som utfører klargjøring på alle biler som ankommer Norge, er også sertifisert på ISO 14001. Møller Bil Sverige AB er sertifisert for SS-EN ISO 14001:2015. I Baltikum er importør sertifisert både på ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015, forhandlerne her er også sertifisert på ISO 9001 og det vurderes å igangsette sertifisering på ISO 14001. Det er importøren som står for sertifiseringen av forhandlerne og som løpende sørger for bevisstgjøring rundt miljøpåvirkning, lovkrav og miljømål.

I vår Bærekraftspolicy tydeliggjør vi våre forpliktelser og gjennom disse retningslinjene gjør vi følgende:

- Forplikter oss til å ta bærekraftige valg i alle aspekter av vår virksomhet og verdikjede.
- Forplikter oss til å overholde gjeldende lov i all vår virksomhet.
- Forplikter oss til å minimere risiko og negativ påvirkning gjennom tiltak og rutiner for å implementere, måle og overvåke miljømessige og sosiale prestasjoner og resultater.
- Forplikter oss til å øke åpen og transparent kommunikasjon av vårt arbeid i henhold til åpenhetsloven.
- Forplikter oss til å bruke vår innflytelse til å sikre en mer bærekraftig anskaffelsespraksis
- Forplikter oss til å gjøre aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis
- Forplikter oss til å involvere ansatte, tillitsvalgte og andre interessenter i vår egen virksomhet og leverandørkjede
- Forplikter oss til å sørge for gjenoppretting der det er påkrevd i tråd med Åpenhetslovens bestemmelser

MMG skal utføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer, og har utarbeidet en intern prosedyre for arbeidet med aktsomhetsvurderinger. Konsernet skal foreta analyser for å kartlegge risiko og foreta mer detaljerte vurderinger der risikoen er vurdert høyest. Det skal foretas vurdering av hvordan MMG er involvert i den faktiske eller potensielle negative påvirkningen og oppfølgingstiltak for de viktigste risikoene skal settes opp.

MMG skal tilstrebe å stanse aktiviteter som forårsaker eller bidrar til negativ påvirkning på ansvarlig næringsliv, basert på vår vurdering av forbindelsen med den negative påvirkningen. Forholdet mellom MMG som selskap og negativ påvirkning (det vil si om MMG har forårsaket eller bidratt til, eller om MMG er direkte forbundet gjennom en forretningsforbindelse) er et viktig hensyn som avgjør hvordan MMG skal reagere på en påvirkning, og om MMG er ansvarlig for å rette opp, eller samarbeide om å rette opp.

Konsernledelsen har et særlig ansvar for å sikre at aktiviteter som forårsaker eller bidrar til negativ påvirkning stanses, og for å unngå aktiviteter som kan forårsake eller bidra til negativ påvirkning i fremtiden. Der aktiviteter er spesielt komplekse eller vanskelige å stanse på grunn av operasjonelle, kontraktmessige eller juridiske forhold, skal det utarbeides handlingsplaner for hvordan aktivitetene som forårsaker eller bidrar til negativ påvirkning skal stanses.

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

MMG Green – Møller Mobility Groups tverrfaglige nettverk for ansatte som jobber direkte eller indirekte med klima og miljøspørsmål – tok i 2021 initiativ til å få på plass en helhetlig bærekraftspolicy for konsernet. Initiativet førte til en involverende prosess hvor en lettfattelig og retningsgivende policy ble jobbet frem. Denne er godt integrert med vår strategi «Dare to Move» og vår Code of Conduct. Bærekraftspolicyen er grundig gjennomgått og forankret både av konsernledelsen og styret i Møller Mobility Group. Formålet med dokumentet er å skape en felles retning og forståelse for bærekraftsarbeidet i Møller Mobility Group, som definerer hva bærekraft betyr for vår virksomhet og tydeliggjør våre forpliktelser innenfor folk, forretning og bærekraft.

1.B Organisering og internkommunikasjon

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

Funksjoner, avdelinger og roller som er involvert i arbeidet med aktsomhetsvurderinger:

- Sentral bærekraftsavdeling: eier av konsernets Bærekraftspolicy, ansvar for strategi og handlingsplaner knyttet til bærekraft og å overvåke risiko knyttet til konsernets bærekraftarbeid.
- Sentral innkjøpsavdeling: drive prosessen for risikovurderinger og aktsomhetsvurderinger i Møller Mobility Group (MMG), med støtte fra avtaleeiere i organisasjonen. Utarbeide retningslinjer og malverk til bruk ifm aktsomhetsvurderinger, både sentralt og for lokale avtaleeiere. Aktiv oppfølging av de største og mest sentrale av MMGs leverandører, prioritering ihht størrelse, betydning og risiko (avtaleeier lokalt sitter med ansvaret for oppfølging av sine lokale leverandører).
- Sentrale kommunikasjonsavdelinger: ansvarlig for å sikre at informasjonsplikten knyttet til Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger er ivaretatt.
- Kvalitet og Miljø avdelingen i Harald A. Møller: ansvar for å sikre at konsernet overholder kravene i ISO 9001 og ISO 14001, både på importør- og forhandlernivå. Overvåke og vurdere samsvar med lovverk knyttet til ytre miljø (digitalt verktøy Miljøregler.no). Kvalitet og miljøavdelingen sørger også for revisjoner knyttet til sitt fagområde.
- Kvalitet og miljø leder i Møller Bil: Har ansvar for å sikre at forhandlernettverket overholder kravene i ISO 9001 og ISO 14001, samt at forhandlere løpende følger opp og arbeider med avvik. Rollen koordinerer også den operasjonelle arbeidet på bærekraft i forhandlerleddet og er hovedkontakt for leverandører på blant annet avfall, energi, kjemi osv.
- Sentral avdeling for compliance og internkontroll: Overordnet oppfølging. Sammenstille konsernets årlige risikovurdering. Sørge for revisjoner og tredjepartsvurderinger ved behov. Rapportering til styret (samarbeid).
- Konsernets HR og HMS avdelinger: ansvar for konsernets prinsipper innen personal, ledelse og HMS. Aktuelle lover: arbeidsmiljøloven, internkontrollforskriften, brann- og eksplosjonsvernloven, forurensningsforskriften m.m. Overvåke og sikre etterlevelse internt.
- Avtaleeiere/lokal ledelse: overvåke og følge opp sine leverandører og forretningspartnere jevnlig og på en systematisk og hensiktsmessig måte, foreta aktsomhetsvurderinger. Følge opp sine lokale leverandøravtaler og dokumentere oppfølgingen. Følge sentralt gitte retningslinjer og samarbeide med sentral innkjøpsavdeling og bærekraftsavdeling om kontinuerlig forbedring i verdikjedene.

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

- Ansvar og målsetninger knyttet til bærekraft er beskrevet i mandat for CEO og mandater for konserndirektørene
 - Gjennom ansettelsesavtalene forplikter alle medarbeidere seg til å følge MMG sin Code of Conduct. Åpenhetsloven er beskrevet i Code of Conduct
 - Hvert forretningsområde har konkrete KPIer knyttet til bærekraft som måles og rapporteres på i Business Review.
 - Møller Mobility Group har ESG-mål knyttet til syndikatlån
 - Alle lederes ansvar for bærekraftig forretningsdrift er også beskrevet i konsernets lederforventninger: «Forventninger til ledere i Møller Mobility Group»
-

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

- I første omgang bygge kompetanse hos en sentralisert kjernegruppe
 - Rådgivning fra EHN
 - Deretter skal sentrale avdelinger gi videre opplæring og støtte til andre involverte. Det skal lages opplæringsplan for de involverte
 - Det er utviklet et digitalt læringsløft for alle ansatte i Møller Mobility Group som også omfatter Åpenhetsloven, ansvarlig innkjøpspraksis og informasjon om vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger. Kursene er obligatoriske og skal gjennomføres av våre ansatte på tvers av land og markeder. Gjennomføring blir blant annet dokumentert gjennom utviklingssamtalen der hver medarbeider må vise egenrefleksjon og dokumentere læringsutbytte.
-

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?

- Bærekraft er inkludert i MMGs visjon «Dare To Move» og vår strategi «Make Sustainable Choices». Denne er godkjent av styret og implementert i alle forretningsområder.

Link til strategi: <https://moller.no/no/om-oss/dare-to-move>

- Handlingsplan er ferdigstilt og oppdateres jevnlig. Handlingsplanen inneholder konkrete tiltak for de definerte riskoområdene. Noen av tiltakene er generelle, andre er tilpasset hvert enkelt land/region.
-

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

- Bærekraft er en av grunnpilarene i strategien "Dare to move" der sentrale måltall følges opp tertialvis i business review av hvert forretningsområde. I tillegg til dette har vi inkludert bærekraft i månedsrapporten for konsernet der de mest sentrale KPI`ene løftes opp.
-

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?

Møller Mobility Group har utarbeidet en rekke egne avtalemaler, "Generelle vilkår" og "Retningslinjer for etisk handel" (CoC) til bruk for avtaler med eksterne leverandører. Ved inngåelse av avtaler med leverandører skal MMGs avtalemaler som hovedregel benyttes, og våre leverandører skal følge "Generelle vilkår" og "Retningslinjer for etisk handel". "Retningslinjer for etisk handel" er basert på maler fra Etisk Handel Norge.

Bærekraft inngår også som en sentral del av evalueringsmatrisen når konsernet konkurransesetter varer og tjenester. Da evalueres alle aktuelle leverandører etter ulike kriterer, både kvantitative krav som priser, juridiske betingelser, kvalitetssertifikater og aksept av CoC, og kvalitative vurderinger av leverandørens bærekraftsambisjoner og generell profil på leverandørens bærekraftsarbeid.

Link til "Retningslinjer for etisk handel": https://mollergruppen.s3.eu-west-1.amazonaws.com/om_oss/Innkj%C3%B8p-Retningslinjer-for-etisk-handel.pdf

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?

- Det ble i 2023 gjennomført en omfattende tiltaksanalyse der klimaeffekten av besluttede og planlagte tiltak frem mot 2030 ble modellert. Dette har resultert i en styrking av operasjonelt ansvar og fokus, der konkrete KPI'er for hvert forretningsområde blir fulgt opp i business review. Parallellt med denne prosessen har det blitt trukket en ny utslippsbane for konsernet som tallfester nytt klimamål på -47,2% fra 2019 til 2030. Dette følger anbefalingene til Science Based Targets, og vil redusere utslipp i tråd med Parisavtalens 1,5 graders mål. Konsernet har også gjennomgått og oppdaterte klimarelaterte risikofaktorer og muligheter i henhold til anbefalingene fra TCFD – Taskforce On Climate related Disclosures. En full TCFD rapport vil bli publisert i forbindelse med års og bærekraftsrapportering for 2023.

- I 2023 har Møller Mobility Group gjennomført en betydelig reduksjon i klimagassutslippene sammenlignet med året før. Totalt klimagassutslipp var på 1 397 433 tonn CO₂-ekvivalenter (tCO₂e), en nedgang på 11 prosent fra 2022 og en 37,2 prosent nedgang fra basisåret 2019.

- Store deler av høsten har også blitt brukt på gjennomføring av en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med EUs nye bærekraftsdirektiv CSRD. Prosjektet har vært gjennomført i fire faser som har involvert en prosjektgruppe med relevante bidragsyttere fra konsern og morselskap samt en mindre operativ arbeidsgruppe som har gjennomført scoring og vesentlighetsvurderinger:

- 1) Forstå: Fasen omhandler kartlegging av MMGs aktiviteter, verdikjede og relevante ESRS tema (oppstrøms, egne operasjoner, nedstrøms). Her har prosjektgruppen bistått i kvalitetssikring av skissert verdikjede og gitt innspill til relevante interessenter i prosjektet.

- 2) Identifisere: Omhandler identifisering av faktiske og potensielle påvirkninger, risikoer og muligheter gjennom analyser og samtaler med interne og eksterne interessenter og eksperter. Prosjektgruppens rolle har vært innhøsting av innsikt gjennom intervjuer og samtaler samt kvalitetssikring av tema og under-tema basert på innsikt i Møller Mobility's virksomhet, verdikjede og nøkkelaktiviteter. Totalt har 18 interne og eksterne interessenter deltatt intervjuer og samtaler.

- 3) Vurdere: Vurdering av vesentlighet basert på kartlagte påvirkninger, risikoer og muligheter. Denne øvelsen ble gjort av en mindre arbeidsgruppe som scoret temaer i bruttolisten ut ifra vesentlig påvirkning og finansiell vesentlighet. Totalt er ~64 påvirkninger og ~52 risikoer og muligheter scoret. Prosjektgruppen har også satt en terskelverdi for kategorisering av lav, medium og høy vesentlighet, blant annet med utgangspunkt i terskelverdier tidligere brukt på tallfesting av klimarisiko (TCFD).

- 4) Beslutte: Siste fase omhandlet prioritering av vesentlige tema og skisse på hvordan MMG kan jobbe videre med de prioriterte temaene i rapportering og i strategiarbeidet. Basert på terskelverdier satt i forrige fase har hvert temas vesentlighet blitt vurdert og presentert for konsernledelsen med formål om å implementere og bygge videre på disse i selskapets strategi og operasjonaliseringsplaner.

Tre nye bærekraftsområder har blitt identifisert fra eksisterende vesentlighetsanalyse; E2 Forurensning, S3 Berørte lokalsamfunn og S4 Forbrukere og sluttbrukere. Relevans for MMG og vurdering av påvirkning står utfyllende beskrevet i sluttrapporten for prosjektet. Videre ønsker vi jobbe med følgende aksjonspunkter som en videreføring av dobbel vesentlighet;

- Sikre at oppdatert analyse med strategiske tema blir gjort kjent for alle relevante interessenter, herunder styre, ledelse og ansatte.

- Implementere strategiske tema i konsernstrategien og sørge for at disse blir behørig adressert gjennom tiltak, planer og rutiner for internkontroll.

- Gjennomføre en GAP analyse vår 2024 som går dypere inn i rapporteringskrav knyttet til de ulike ESRS tema og hva som må til for å tette eventuelle gap.

- Deretter definere et tydelig veikart som viser hva MMG må gjøre for å tette gapene i løpet av høsten 2024 for å få på plass en fullstendig bærekraftsrapport i tråd med CSRD-kravene i 2025.

- Store deler av 2023 har også gått med til oppstart og utvikling av Møller Medvind Arena. Her har vi samlet flere selskaper og initiativer under et tak, med sosial inkludering som en sterk fellesnevner. Møller Bil har etablert bruktbil-aktivitet og småskade-aktivitet i én etasje. Det er også etablert kantinedrift sammen med en ekstern partner, som har adoptert Møller Medvind-metoden ved å ta inn folk fra utenforskapet og innlemmet dem i driften, slik at de igjen kan ansettes i arbeidslivet. I forbindelse med etableringen har vi investert ca MNOK 100 i eiendommen for å oppgradere og tilpasse bygget. En stor del av investeringene har gått til miljø og energieffektiviserende tiltak; solceller, isolasjon og oppgraderte tekniske anlegg vil gi en forventet årlig energibesparelse på 700.000-800.000 kWh.

A person wearing a blue protective suit and a clear face shield with a blue frame. The shield has '2M' written on it. The background is a blurred industrial setting with machinery and lights.

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
Eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie)	Fagorganisering og kollektive forhandlinger Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Regulære ansettelses Korrupsjon	Estland Litauen Latvia Norge Sverige
Transport	Fagorganisering og kollektive forhandlinger Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Regulære ansettelses Korrupsjon	Estland Litauen Latvia Norge Sverige
Produksjon av biler, inkludert produksjon av komponenter hos underleverandører til fabrikken	Fagorganisering og kollektive forhandlinger Barnearbeid Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Regulære ansettelses Korrupsjon	Kina Sør-Afrika Øst-Europa Vest-Europa

Møller Mobility Group(MMG) har foretatt risikokartlegging i samarbeid med Etisk Handel Norge (EHN) og har

jobbet videre i dybden med risikobildet i 2023. Som et resultat av kartleggingen og våre prioriteringskriterier (se mer utfyllende informasjon i punkt 2.A.2) prioriteres videre arbeid med risikoene knyttet til eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport, samt tettere oppfølging mot fabrikken når det gjelder produksjon av biler og bildeler.

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.

a) Overordnet risikokartlegging ble utført av Etisk Handel Norge (EHN) i 2022 og risikoscreening er gjort med EHNs verktøy Sailable Risk Tool for kartlegging og prioritering. Risikokartleggingen baserte seg på informasjon fra Møller Mobility Group (MMG), samt åpen informasjon fra Volkswagen-konsernet, nyhetskilder og annet relevant fra leverandørkjeden.

I 2023 har vi jobbet videre i dybden med risikobildet knyttet til eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport. Nyanser i risikobildet som ble synlig gjennom dybdekartleggingen er reflektert i tiltakene som beskrevet i kapittel 3. Gjennom 2023 har MMG ikke mottatt informasjon eller endret virksomheten på en måte som tilsier at det er behov for en ny risikokartlegging. Etter dialog med Etisk Handel høsten 2023 har vi derfor valgt å fokusere på de samme risikokategoriene også i 2024.

Den innledende risikokartleggingen beskriver risiko etter geografi og sektorer MMG er eksponert i. Aktiviteten i Møller Mobility Group (MMG) er i all hovedsak import og salg av biler. Underaktiviteter knyttet til denne primærkategorien er også inkludert i kartleggingen.

Risikoen er presentert i tre hovedseksjoner:

- MMGs egen virksomhet og førsteledsleverandører i Norge og Sverige
- MMGs egen virksomhet og førsteledsleverandører i Baltikum
- Risiko i virksomheten til leverandør Volkswagen Group og tilhørende leverandørkjeder

Risiko Norge og Sverige:

Norge og Sverige rates «grønn» eller nivå 1 av 5 i EHNs risikoscreening.

Verksted er ikke vektet som en spesielt risikoutsatt sektor i Norge. Det er imidlertid avdekket useriøse aktører innen bilpleie, og mindre verksteder kan ha risiko for lignende irregulære arbeidsforhold. Det er risiko for svært lave lønninger, urettmessig tilbakehold av lønn og andre tvangslignende situasjoner i denne bransjen.

Noen kilder beskriver transportsektoren i Norge og Sverige som utsatt for risiko knyttet til arbeideres rettigheter (CSR Risk Checker 2022, UNEP FI 2014), her er lange arbeidsperioder uten hviletid, tvungen overtid og svært lav lønn blant momentene som nevnes. Særlig varebilsegmentet har risiko knyttet til seg, da dette ikke er omfattet av lover og regler som gjelder for godstransport på vei, inkludert allmenngjort tariffavtale, krav til hviletid, yrkessjåførkompetanse eller løyve (Eggen & Bråthen, 2020). Lønnen for sjåfører i varebilsegmentet er i snitt er 30% lavere enn den gjennomsnittlige månedslønnen i Norge (ibid). Trafikksikkerhet, og dermed fare for liv og helse er også en risiko knyttet til veitransport med tunge kjøretøy. Denne risikoen er imidlertid strukturert etter både geografi og transportørens evne til å møte lovkrav.

Risiko Baltikum:

Estland, Latvia og Litauen rangeres med lav risiko på en screening med ratinger på tvangsarbeid, arbeiderrettigheter, barnarbeid og diskriminering. Korrupsjonsrisikoen er heller ikke ranket som spesielt høy,

men noe høyere for Latvia enn de to andre. I EHNs risikoverktøy rates landene med henholdsvis 1,8, 2,0 og 1,8 (av 5). Det er likevel noen momenter innenfor korrupsjon, tvangsarbeid, arbeiderrettigheter og diskriminering som er anbefalt av EHN for videre oppfølging. Konkret risiko er primært knyttet til kategorien transport, men muligens også til verksted.

Det er også spesifikk nedstrømsrisiko forbundet med bilsalg, både i Norge, Sverige og Baltikum.

Volkswagen Group og risiko i MMGs leverandørkjede for nybil:

Beskrivelse av bilproduksjon og organisering som påvirker risikobildet:

Forretningsmodeller innen bilproduksjon innebærer en ekspansiv global leverandørkjede. Dette gjør det mer krevende å effektivt identifisere og adressere risiko. Estimert består en bil gjennomsnittlig av 30 000 deler. Leverandørkjedene er ekspansive med flere titalls tusen leverandører. Dette gjør tett oppfølging av leverandørkjeden arbeidskrevende, eller for noen nesten uoverkommelig. Organiseringen vanskeliggjør altså kunnskap om og oppfølging av leverandører, et hinder for ansvarlig forretningsdrift. Ulike råvarer har ulike verdikjeder, ulik anskaffelsesstruktur og så videre. Dette gjør en uniform tilnærming uegnet. Flere verdifulle og kritiske råvarer kan kun skaffes fra noen få geografiske områder. Disse kan omfatte ressursrike områder preget av korrupsjon, konflikt, svak rettsikkerhet og manglende håndhevelse av arbeidslivslover. Mange av bilindustriens mest alvorlige risiki forekommer i råvareledet.

Tverrgående for sektoren beskrives det (IASJ rapport) at arbeidere i produksjonsledd er utsatt for helse og sikkerhetsrisiko (hms), press mot organisasjonsfrihet og retten til kollektiv forhandling, samt manglende frihet fra: trusler/trakassering, diskriminering eller gjengjeldelse. Arbeidere i leverandørkjeden som utvinner, høster eller prosesserer råvarer som brukes for å bygge kjøretøy har risiko for tvangsarbeid, barnarbeid og farlige arbeidsforhold, samt mange av de samme utfordringene som gjelder for produksjonsleddet.

Det er vesentlig råvarerisiko knyttet til produksjon av biler. Råvarer til bilproduksjon som jernmalm, stål, bauksitt (aluminium), kobber, plast, naturgummi, litium, kobolt og glimmer er alle produsert i geografier med forhøyet risiko. Noen av råvarene utvinnes over et bredt spekter med land med ulik risikoprofil, mens andre kommer fra en mindre gruppe land eller geografiske områder. Innsatsfaktorer som skinn og tekstiler kan også være kilde til risiko. Barnarbeid og tvangsarbeid er to alvorlige risikokategorier innen råvareutvinning. Tap av liv som følge av dårlig sikkerhet, alvorlig forurensning med innvirkning på menneskelig helse og naturmiljø og forringelse av naturmiljø er også blant risikofaktorene knyttet til metallutvinning og prosessering.

Kina er toneangivende i bilindustrien, også knyttet til tilgang og utvinning av råvarer. Utgangspunktet til Volkswagen AG er at modeller produsert for det europeiske markedet som hovedregel ikke skal produseres i Kina. Pr. 1.1 2024 er dette også status, men forhold som produksjonskapasiteten ved de europeiske anleggene åpner for at enkeltmodeller unntaksvis kan produseres i Kina for europeiske markeder. Dette kan samtidig føre med seg et særlig behov for tilgang til informasjon om hvordan Volkswagen AG jobber for å bidra til anstendige vilkår og menneskerettigheter i Kina.

Som en ledende elbilnasjon, er det videre naturlig at vi har særlig oppmerksomhet rundt batteriproduksjonen. I denne forbindelse kan det legges til at bildet kompliseres ytterligere av at én og samme bilmodell, produsert ved det samme anlegget, kan få batterier fra to ulike underleverandører. Samtidig har Volkswagen AG gjennom Global Battery Alliance involvert seg i arbeidet med et batteripass, som skal tilgjengeliggjøre informasjon om batteriet og batteriråvarenes opphav. Dette arbeidet gir viktig drahjelp til arbeidet som følger av innføringen av åpenhetsloven.

Volkswagen Group - beskrivelse av virksomheten:

Volkswagen Group er produsent av bilmerkene Volkswagen, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA. MMG selger disse bilmerkene, med unntak av SEAT hvor man kun tilbyr service for merket, og kjøper nybil fra Volkswagen Group. Volkswagen Group har hovedkontor i Tyskland og har ifølge egne nettsider 114 fabrikker fordelt på Europa, Asia, Afrika, Sør-Amerika og Nord-Amerika. Disse fabrikkene produserer personbiler, busser og tyngre kjøretøy (inkludert Scania og andre). Totalt oppgir Volkswagen AG å ha 72 anlegg dedikert til produksjon av kjøretøy, og 46 anlegg for produksjon av personbiler. For fullelektriske biler, oppgir Volkswagen AG at produksjonen av disse modellene skjer på 14 ulike anlegg, hvorav flere av disse anleggene produserer elektriske kjøretøy på tvers av konsernets merker (2022-tall).

Volkswagen Group oppgir på sine nettsider hvilke modeller som produseres på hver av fabrikkene. Basert på informasjon om hvilke bilmodeller MMG omsetter og hvilke fabrikker som produserer disse får vi en fabrikkliste som dekker 18 land, inkludert Brasil, India, Kina, Thailand og Sør-Afrika. Volkswagen Group har også et bredt nettverk med underleverandører til fabrikkene, disse er ikke spesifisert. Volkswagen Group har omfattende policyer og rutiner for kontroll av forretningsforbindelser, slik som Business Partner Due Dilligence og et aktsomhetssystem for råvarer. Analysen fra EHN har ikke gått inn i en analyse av disse instrumentenes effektivitet.

Volkswagen Group er blant selskapene som er gransket av "Investor Advocates for Social Justice" (IASJ 2020 - The shifting gears report: An Assessment of Human Rights Risks & Due Dilligence in the Automotive Industry). De europeiske bilprodusentene kommer generelt bedre ut enn øvrige selskap, og Volkswagen Group ligger i toppsjiktet. Rapporten peker allikevel på flere konkrete risikoaspekter knyttet til Volkswagen Group, og selskapet kan ikke sies å være fritatt for en del av de gjennomgående utfordringene i bransjen. Rapporten beskriver også kartlagte brudd knyttet til Volkswagen Group.

Kategoriene verkstedsektor, bilpleie og transportsektor er anbefalt av EHN for videre oppfølging, i alle land der MMG har egen virksomhet. I innledende kartlegging anbefaler EHN også oppfølging av oppstrømsrisiko i Volkswagen Group. Barnearbeid er en alvorlig risiko som overveiende sannsynlig er til stede i leverandørkjeden til MMG, Volkswagen Group beskriver barnearbeid som en kartlagt risiko. EHN anbefaler at MMG vurderer Volkswagen Groups aktsomhetsprosess på dette feltet og følger opp med spørsmål til rapporteringen og dialog.

Prioritering:

MMG har hensyntatt denne risikokartleggingen, vurdert alle innkjøpskategoriene, vurdert omsetning/spend per kategori og vurdert sannsynlighet for brudd på ansvarlig forretningspraksis. Prioritering er gjort ut fra:

- Omsetning/volum
- Hva vi kan påvirke
- Hva er allmenheten opptatt av; Våre hovedprodukter og Produkter/tjenester fra bransjer der det er kjent å eksistere risiko.

Derfor har MMG prioritert videre arbeid med risikoleverandører innen kategoriene eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport i 2024. I tillegg er det prioritert fra vår side å etablere en tettere dialog med Volkswagen AG knyttet til EUs arbeid med å innføre The Corporate Sustainability Due Diligence Directive. Det rapporteres at tysk næringsliv utøver lobbykampanjer som tar sikte på å hindre innføringen av lovverket som blant annet skal forhindre menneskerettighetsbrudd. Her søker vi å kartlegge Volkswagen AGs holdning til det foreslåtte lovverket, og hvordan konsernet eventuelt er involvert i prosessen rundt innføringen av det.

Det er et prioritert område for MMG å i enda større grad sikre dyptgående informasjon om Volkswagen AGs innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd. Herunder innføres nå tiltak som skal bidra til mer informasjon om kunnskapen fabrikken selv har om disse risikoområdene, og videre hvordan fabrikken jobber for å redusere/eliminere risiko i egen virksomhet.

En avgjørende del av vår virksomhet er direkte relatert til Volkswagen AG. Slik sett er de områdene som omfattes av Åpenhetsloven i stor grad forbundet med operasjoner utenfor vår egen virksomhet i Møller Mobility Group. Denne avhengigheten innebærer samtidig at vår egen tilgang til førstehåndsinformasjon om viktige spørsmål er prisgitt en god informasjonsflyt mellom oss og Volkswagen AG.

Mange av de mest aktuelle områdene er kompliserte, forbundet med områder som kan oppleves som forretningssensitive, eller fordelt mellom ulike deler og nivåer i en stor struktur hos Volkswagen AG. Dette kan vanskeliggjøre den umiddelbare tilgangen til nødvendig informasjon knyttet til sentrale tema. Vår organisasjon har gjennom over 75 år pleiet et tett og tillitsfullt forhold til Volkswagen AG. Det legger til rette for at vi også i møte med kravene i åpenhetsloven får nødvendig tilgang til informasjon fra vår partner i Tyskland. Samtidig er dette spørsmålet ført opp som en risiko, fordi den sømløse og dyptgående informasjonen ment for deling eksternt ikke har vært noe vi tidligere har hatt behov for, eller umiddelbar tilgang til. Innføringen av åpenhetsloven stiller nye krav til dette, og frem til vi har fått etablert enda sterkere rutiner for dette, er det naturlig å liste opp dette punktet som en risiko.

b) Følgende innkjøps kategorier er ikke dekket i denne rapporteringen, grunnet relativt lav omsetning/lavt volum: Bygg og Eiendom, IKT, Konsulent tjenester og administrasjonstjenester, Markedsføring, Personal.

c) MMG har samarbeidet med EHN i arbeidet. Det er en prosjektgruppe i MMG bestående av representanter fra sentral innkjøpsavdeling (Norge, Sverige og Baltikum), compliance & internkontroll, bærekrafts avdeling, kommunikasjonsavdeling, kvalitet- og miljøavdeling.

Vi har hentet noe informasjon fra årsrapporten til Volkswagen AG for 2022, se <https://annualreport2022.volkswagenag.com/group-management-report/sustainable-value-enhancement/production.html>

Kilder brukt i risikokartleggingen utført av EHN:

- Australian Strategic policy institute (2020) Uyghurs for sale
- CSR risk Checker (2022)
- EHN (2022) China Country Briefing April 2022
- Eggen, F. W. Bråten. M. & Frisell, M. M. (2020). Kartlegging av kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei. Samfunnsøkonomisk analyse Rapport 27-2020
- FN (2011) UNGP/ United Nations guiding principles for business and human rights
- IASJ (2020) The shifting gears report: An Assessment of Human Rights Risks & Due Diligence in the Automotive Industry
- ITUC (2019) global rights index 2019
- ITUC (2021) global rights index 2021
- OECD (2011) retningslinjer for flernasjonale selskaper /Guidelines for multinational enterprises
- Transparency International (2021) Corruption perceptions index 2021
- US DOL (2020) United States Department of Labor - List of goods produced by child labor or forced labor, 2020
- US State TIPR (2021) Trafficking in persons report 2021
- US State department (2021) country reports on Human rights practices 2021
- Volkswagen Group (2021) Responsible raw materials report 2020
- Volkswagen Group (2022) Responsible raw materials report 2021
- Volkswagen Group pressemelding (2022): <https://www.volkswagenag.com/en/news/2022/03/volkswagen-stops-production-of-vehicles-in-russia-and-suspends-e.html>

d) MMG har løpende dialog med fabrikkene på ulike nivåer, for å sikre tilgang til nødvendig informasjon i møte med åpenhetsloven. Det er et prioritert område å sikre at denne informasjonen blir tilgjengelig for oss på en mer strukturert, sømløs og effektiv måte. Innføringen av tilsvarende lovverk i EU legger til rette for at Volkswagen AG i større grad må etablere egne rutiner for denne typen informasjonsinnhenting og -deling.

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

Vesentlig risiko som er identifisert er: risiko knyttet til bilsalg (nedstrømsrisiko).

Risiko knyttet til bilsalg, eller nedstrømsrisiko, er gjeldende både i Norden og Baltikum. Risikoen er slik vi analyserer det dominert av to hovedkategorier: fare for direkte skade som følge av bilkjøring, inkludert fare for liv ved involvering i ulykker, og skade på miljø, med en rekke sekundæreffekter. Hvorvidt MMGs bilsalg er nøytral til, øker eller senker nevnte risikofaktorer fordrer en dypere analyse. Innen fare for direkte skade er tap av liv en alvorlig risiko. I Norge er det relativt få bildødsfall, vi har ikke hentet tall for øvrige land MMG selger biler i. En trend med økende bilbruk kan sannsynligvis knyttes inn som en av flere faktorer knyttet til noen folkehelseutfordringer, dette er også en risiko MMG er eksponert for. I kategorien forurensning og skade på miljø er det flere ulike risiki. Luftforurensning som fører til overdødelighet, er tilstedeværende hvor bilbruk er en av flere sannsynlige faktorer. Klimagassutslipp er en annen skade som følge av bilbruk. Forurensning med mikroplastikk fra dekkslitasje og annen veislitasje er også en vesentlig kilde til plastforurensning, særlig i urbane områder. Økt omfang av veibygging knyttet til økning i bilbruk er en faktor som bidrar til vesentlig reduksjon av biologisk habitat. Det er å merke seg at disse tre skadene på planetens tålegrenser forårsakes av kumulativ bilbruk, og derfor er knyttet til sektoren som helhet og ikke kan knyttes til enkeltstående direkte. Egenskaper ved bilene som omsettes former også hvordan bidraget til risiko og skader ser ut. Salg av elbiler reduserer for eksempel klimagassutslipp per reisekilometer, men det avhjelper ikke nødvendigvis bidrag til de øvrige risiki og skader. Denne analysen har ikke gått inn i hvordan MMG er situert vis a vis øvrige aktører og eksisterende bilpark for nedstrøms risiko.



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:

<p>Prioritert negativ påvirkning/skade</p>	<p>Eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie)</p>
<p>Overordnet mål :</p>	<p>Sikre gode arbeidsforhold i våre verdikjeder</p>
<p>Status :</p>	<p>KPI'er: Antall potensielle risikoleverandører: 1401 (223 MNOK i årlig omsetning) Antall aktuelle risikoleverandører > 1mill: 33 (164 MNOK i årlig omsetning) Antall godkjente risikoleverandører: 17 (64 MNOK i årlig omsetning)</p> <p>Fokus for 2023 har vært å etablere rutiner og krav til godkjenning av risikoleverandører. Vi ønsker at størst mulig andel av våre risikoleverandører skal signere MMG's code-of-conduct og gjennomgå en "aktiv godkjenning" ved at avtaleeier vurderer en eller flere punkter knyttet til vår code-of-conduct. Arbeidstilsynets lister over offentlige godkjente virksomheter innen bilvask, dekk og dekkskift blir også benyttet i dette arbeidet.</p> <p>I 2023 har vi hatt mest fokus på de største leverandørene med en samlet omsetning i konsernet på over 1 million kroner. Alle leverandører med en samlet årlig omsetning under kr. 50.000.- er ikke prioritert.</p> <p>I 2023 gjennomførte vi en ekstern revisjon av en stor norsk bilpleievirksomhet. Tiltaksplan er utarbeidet og følges opp.</p>
<p>Mål i rapporteringsåret :</p>	<p>Implementere et IT-verktøy for leverandøroppfølging. Spissede prosjekter for utvalgte risikoleverandører/geografier for å bidra til faktiske forbedrede arbeidsforhold i våre verdikjeder Øke andelen godkjente risikoleverandører Interne og eksterne revisjoner, med oppfølging av eventuelle tiltaksplaner</p>

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

En stor andel av våre definerte risikoleverandører har lav årlig omsetning i konsernet og vi antar at vi har begrenset påvirkningsmulighet på disse. Spesielt innen bilpleie, skade og lakk har vi jobbet aktivt med ansvarlige i de ulike forretningsområdene i Norge for å verifisere fremtidige behov og ønskede leverandører. For flere underkategorier har vi valgt å samle kjøpene på noen større leverandører og/eller flyttet tjenestene "in-house".

I Sverige håndteres flere av de største avtalene av Volkswagen Group Sverige og vi har stilt våre krav videre til de. Øvrige risikoleverandører følges opp av "plassjefer" hos den enkelte forhandler.

I Baltikum håndteres mesteparten av bilpleie-tjenestene "in-house". Forsikringsselskapene i Baltikum styrer i stor grad hvilke underleverandører som Møller Auto Baltic skal benytte innen skade og lakk. Vi tror at dialogen videre bør gå via forsikringsselskapene for å få fokus på elementene i vår code-of-conduct. Vår importør i Baltikum, Møller Baltic Import (MBI), har også jobbet for å etablere en "godkjent liste" som viser anbefalte og godkjente leverandører for ombygg/tilpasning av biler. Noen leverandører er godkjent. Andre er mer motvillige til å bruke tid på dette, ettersom MBI har liten påvirkningskraft på faktisk valgt leverandør, da dette bestemmes av de store næringskundene.

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

Vi vil fortsette å jobbe med tiltak rettet mot våre risikoleverandører og har som målsetting å godkjenne så stor andel risikoleverandører som mulig, minimum alle leverandører som omsetter for over kr. 500.000,- (dette utgjør ca 90 % av omsetningen i de definerte risikokategoriene).

Implementeringen av et IT-verktøy for leverandøroppfølging vil også lette arbeidet med å identifisere risikoleverandører, evaluere og følge opp alle våre leverandører.

Overvåke interne prosesser som sikrer at både sentrale og lokale leverandører blir godkjent ihht til gjeldene rutiner.

Eksterne revisjoner skal i enda større grad sikre at leverandørene faktisk etterlever alle krav knyttet til et anstendig arbeidsliv.

Prioritert negativ påvirkning/skade	Transport
Overordnet mål :	Sikre gode arbeidsforhold i våre verdikjeder
Status :	<p>KPI'er: Antall potensielle risikoleverandører: 253 (238 MNOK i årlig omsetning) Antall aktuelle risikoleverandører > 1mill: 14 (213 MNOK i årlig omsetning) Antall godkjente risikoleverandører: 9 (203 MNOK i årlig omsetning)</p> <p>Fokus for 2023 har vært å etablere rutiner og krav til godkjenning av risikoleverandører. Vi ønsker at størst mulig andel av våre risikoleverandører skal signere MMG's code-of-conduct og gjennomgå en "aktiv godkjenning" ved at avtaleeier vurderer en eller flere punkter knyttet til vår code-of-conduct. I 2023 har vi hatt mest fokus på de største leverandørene med en samlet omsetning i konsernet på over 1 million kroner. Alle leverandører med en samlet årlig omsetning under kr. 50.000,- er ikke prioritert.</p>
Mål i rapporteringsåret :	<p>Implementere et IT-verktøy for leverandøroppfølging. Spissede prosjekter for utvalgte risikoleverandører/geografier for å bidra til faktiske forbedrede arbeidsforhold i våre verdikjeder Øke andelen godkjente risikoleverandører Interne og eksterne revisjoner</p>

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

De fleste store transportørene har sentrale avtaler og er godkjent av sentral innkjøpsavdeling. Det er noen enkeltmannsforetak innen bilfrakt som vi ikke har prioritert. I Baltikum har vi også identifisert at aktørene som frakter brukte biler fra Europa trolig mangler mye rutiner og retningslinjer. Dette er ofte familiebedrifter uten kontor og med liten grad av elektronisk kommunikasjon. De vil trolig signere en code-of-conduct uten å nødvendigvis etterleve de krav og kriterer som er beskrevet. Her vurderer vi en mer gradvis kravstillelse og tettere oppfølging for faktisk å hjelpe disse aktørene til å gjennomføre forbedringer. Arbeidet er tenkt utført med lokale rådgivere. Konsernet kjøper også budbiltjenester fra mange små aktører, men den samlede omsetningen er relativt liten. Her har vi forstått at norske myndigheter vurderer nye krav og retningslinjer for bransjen, og vi avventer derfor å implementere egen godkjenningsordning for budbilfirmaer.

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

Vi vil fortsette å jobbe med tiltak rettet mot våre risikoleverandører og har som målsetting å godkjenne så stor andel risikoleverandører som mulig, minimum alle leverandører som omsetter for over kr. 500.000,- (dette utgjør ca 90 % av omsetningen i de definerte risikokategoriene).

Implementeringen av et IT-verktøy for leverandør oppfølging vil også lette arbeidet med å identifisere risikoleverandører, evaluere og følge opp alle våre leverandører.

Overvåke interne prosesser som sikrer at både sentrale og lokale leverandører blir godkjent ihht til gjeldene rutiner.

Eksterne revisjoner skal i enda større grad sikre at leverandørene faktisk etterlever alle krav knyttet til et anstendig arbeidsliv.

<p>Prioritert negativ påvirkning/skade</p>	<p>Produksjon av biler, inkludert produksjon av komponenter hos underleverandører til fabrikken</p>
<p>Overordnet mål :</p>	<p>Mål: Sikre, og tilgjengeliggjøre, nødvendig innsikt i risikoområder knyttet til produksjon av nye biler.</p>
<p>Status :</p>	<p>Gjennom importøren og bærekraftsansvarlige i konsernet jobbes det nå med følgende tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging av fabrikkens funksjoner og områder med særlig relevans for de temaene vi skal sikre bedre informasjonstilgang for. • Kartlegging av særlig viktige ledere hos fabrikken, med ansvar for de aktuelle områdene. • Direktehenvendelser til disse, med forespørsel om møter hvor vi redegjør for arbeidet med åpenhetsloven i Norge, og behov for tettere samarbeid i den videre håndteringen. • Disse møtene gjennomføres fortrinnsvis fysisk.
<p>Mål i rapporteringsåret :</p>	<p>Gjennomført kartlegging av områder og ansvarlige hos fabrikken. Opprettet kontakt med samtlige aktuelle ledere, og de første møtene gjennomført og oppsummert. Starte arbeidet med å etablere retningslinjer for informasjonsdeling mellom Volkswagen AG og MMG rundt spørsmål som adresseres av åpenhetsloven.</p>

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

Se punktene ovenfor. Det er fabrikken som aktivt må iverksette tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser på dette området. Men MMG ønsker å følge opp gjennom informasjonsdeling og god dialog med fabrikken.

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

Mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår:
 Ha nedfelte og omforente retningslinjer og frister for deling av informasjon, hvor Volkswagen AG og MMG i fellesskap sikrer sømløs tilgang til relevant og etterspurt informasjon i tråd med krav og forventninger i åpenhetsloven.

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

- Møller Mobility Group skal jobbe systematisk for å sikre bærekraftsperspektivet i hele verdikjeden slik at våre leverandører opererer klima og miljøvennlig, ivaretar sosiale forhold og seriøsitet, samt følger lover og regler og holder den etiske standarden vi setter.

- For å nå denne ambisjonen, har vi definert klima og miljøfokus i innkjøp; etikk og anti-korrupsjon; seriøsitet i bilbransjen og sirkularitet som de viktigste bærekraftstemaene innenfor dette området. I 2023 har vi utvidet klimarapporteringen med mer detaljert informasjon om vårt klimaavtrykk slik at regnskapet fungerer som et godt verktøy for operasjonell kontroll som hjelper oss å målrette utslippreduserende tiltak. Vi hensyntar også klimarelatert risiko både i egen virksomhet og leverandørkjeden, som er bakgrunnen for at vi valgte å igangsette rapportering mot TCFD.

Av utslippsreduserende tiltak som effektivt kutter utslipp i vår virksomhet og verdikjede kan vi nevne følgende;

- Fossilfri transport av deler og tilbehør med el og biogass. Ambisjon om å bli utslippsfri i alle store byer innen 2025.
- Omfattende tiltak på energieffektivisering i samarbeid med Møller Eiendom der 12 forhandleranlegg oppgraderes med blant annet solceller, varmepumper og smart strømstyring.
- Nye leverandørsamarbeid på blant annet renovasjon, transport og reise der bærekraft og CO₂ håndtering har vært et tydelig premiss for samarbeidet.
- Utskiftning av firmabilpark fra fossilt til elektrisk.
- Reduksjon av naturgass og fossile brenslere på Møller Bils skadeanlegg.

- Møller Mobility Group har i dag en ledende rolle i elektrifiseringen av den norske bilparken og er den klare markedslederen innen BEV-segmentet (batterielektriske kjøretøy) i Europa, med en markedsandel på rundt 25 prosent. Vi skal være en sterk bidragsyter til norske myndigheters mål om at alle nye personbiler som selges i 2025 skal være utslippsfrie. I tillegg skal vi jobbe målrettet for å utvikle våre markeder og har blant annet vært en pådriver for å utvikle et velfungerende økosystem for elektrisk mobilitet i Baltikum. Gjennom myndighetsdialog og erfaringsdeling mellom norske og baltiske politikere har vi tatt initiativ til Baltic Sustainable Mobility Alliance, en interesseorganisasjon som jobber for å fremme rammebetingelser, infrastruktur og løsninger for bærekraftig mobilitet.

- Møller Mobility Group har utarbeidet en egen Code of Conduct for å tydeliggjøre våre forretningsetiske retningslinjer. Vi har også etablert tydelige rutiner rundt varsling og HMS. Vi vårt miljøengasjement er videre satt i system gjennom langsiktig og målrettet arbeid med miljøledelse. Alle våre forhandlere er som eksempel sertifisert mot ISO 14001, og andre deler av vårt selskap følger også andre relevante ISO-sertifiseringer, både i Norge, Sverige og Baltikum.

- Ser man på hele verdikjeden og ressursene som kreves for å produsere en elbil, så har bilen et betydelig miljøavtrykk. Vi må se elbilen i et livsløpsperspektiv og gjøre det vi kan med vårt handlingsrom for å holde bilen på veien lengst mulig for kunden. Volkswagen-fabrikken prioriterer sirkulærøkonomi og gjenbruk i egen logistikk, med remanufacturing av høyvoltkomponenter som batterier, batterimoduler og tilstøtende komponenter, økt standardisering av deler og et omfattende byttedelsprogram for elbiler.

- I vår egen drift jobber vi daglig med å redusere antallet delebytter på våre verksteder gjennom tunge investeringer i utstyr og kompetanseheving. Siden 2014 har vi gjennom prosjektet «carbon miracle» redusert antallet delebytter med 25 prosent og har jobbet frem innovative reparasjonskonsepter som eksempelvis muliggjør å reparere lykter og støtfangere med sensorikk uten å måtte bytte delen. Samtidig er en målsetning for oss å øke reparasjonsandelen på brukte deler med trygghet og kvalitet som hovedkriterie. Sammen med Norges Bilbransjeforbund og våre forsikringspartnere utforsker vi hvordan dette kan settes bedre i system. I 2021 ble det jobbet frem en intensjonsavtale som tilrettelegger for samarbeid om å øke bruken av likeverdige brukte deler.

Importøren Harald A. Møller deltok i arbeidsgruppen som sammen har definert sentrale arbeidsområder, og slår fast at følgene overordnede prinsipp skal gjelde for samarbeidet: «Gjenbruk av likeverdige brukte deler skal gjøres der det er mulig, forsvarlig og trygt». Våre fagspecialister deltar også i Norges Bilbransjeforbunds ressursgruppe på området og det er iverksatt et tverrfaglig internt prosjekt med formål om å kartlegge vår posisjon i verdikjeden for brukte deler. I 2023 er det også to pågående piloter på brukte deler med forsikringsselskapet Tryg og deleleverandøren BilIDin.

3.B.2 Reduksjon av klimagassutslipp

Møller Mobility Group har satt tydelige mål for reduksjon av klimagassutslipp som gir retning og fart for bærekraftsarbeidet fremover. Vi har valgt å forplikte oss til Parisavtalens bestemmelser om å begrense global oppvarming til 1,5 grad og har satt vitenskapsbaserte klimamål som følger Science Based Targets (SBTIs) anbefalinger. Klimaregnskapet tilfredsstiller kravene til GHG-Protokollen for hele virksomhetens drift, samt en utvidet Scope 3-rapportering som inkluderer alle solgte biler i en livsløpsvurdering. Vi har også brukt klimaregnskapet til å gjennomføre en omfattende tiltaksanalyse som grunnlag for å kartlegge utslippsreducerende tiltak og en definert utslippsbane for scope 1, 2 og 3 i tråd med 1,5 graders målet (SBTI absolutt reduksjonsmål). I 2023 har Møller Mobility Group gjennomført en betydelig reduksjon i klimagassutslippene sammenlignet med året før. Totalt klimagassutslipp var på 1 397 433 tonn CO₂-ekvivalenter (tCO₂e), en nedgang på 11 prosent fra 2022 og en 37,2 prosent nedgang fra basisåret 2019.

For mer utfyllende informasjon, se vårt klimaregnskap som er inkludert i års- og bærekraftsrapporten: <https://moller.no/no/om-oss/arsrapporter/2023>

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

- Sentral innkjøpsavdeling i MMG kartlegger løpende hvilke tiltak som kan være relevante og hvilke områder innkjøpsavdelingen har størst påvirkning på leverandørporteføljen.
- Konsernets innkjøpspolicy beskriver gjeldende rutiner for innkjøp og oppdateres jevnlig.
- MMG er medlem i SKIFT og fokuserer på SKIFTs "10 prinsipper for grønt innkjøpsnett".

3.B.4 Valg av produkter og sertifiseringer

Sentral innkjøpsavdeling stiller krav til alle relevante sertifiseringer og produktkrav i våre innkjøpsprosesser. Bærekraftige produkter og tjenester er preferert.

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

Disse rettighetene er omtalt i MMGs retningslinjer for etisk handel. Sentral innkjøpsavdeling jobber for å sikre at våre leverandører signerer og etterlever MMGs retningslinjer for etisk handel (CoC), spesielt risikoleverandører.

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

Sentral innkjøpsavdeling jobber med intern opplæring og kompetanseheving knyttet til innkjøp, leverandøroppfølging og leverandørevaluering.

Det jobbes løpende med intern opplæring knyttet til HMS i egen virksomhet. Her har sentral HMS funksjon en viktig rolle, men flere er involvert.

Bærekraftsavdelingen bidrar jevnlig med informasjonsmøter og faglig påfyll for å heve medarbeidernes kompetanse knyttet til bærekraft, med spesiell fokus på klima og miljø. Gjennom sin deltagelse i forbedringsprosjekter bidrar avdelingen også til intern kompetanseheving.

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

I Møller Mobility Group har vi nulltoleranse for korrupsjon og bestikkelser, dette er tydelig omtalt i konsernets Code of Conduct som gjelder for alle ansatte. Alle ansatte må signere på at de skal følge MMGs Code of Conduct. Brudd varsles i konsernets varslingskanal og følges opp.

Sentral innkjøpsavdeling jobber for å sikre at våre leverandører signerer og etterlever MMGs retningslinjer for etisk handel (CoC), spesielt risikoleverandører.

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

I alle bransjer eksisterer det useriøse aktører, bedrifter eller enkeltpersoner som tar betalt svart. I Møller Mobility Group har vi null-toleranse for all handel som har til hensikt å unngå rettmessige skatt og avgifter. Helt siden selskapet ble etablert arbeidet vi får leve opp til grunnlegger Harald Aars Møller evigaktuelle motto: «Det gjelder å holde sin sti ren.» Med Møller Medvind ønsker vi også å bidra til å rydde opp i bilpleiebransjen hvor mye ikke er i overenstemmelse med den standarden vi bør ha i Norge når det gjelder arbeidsforhold – i vid forstand. Vi kan ikke løse dette alene, men vi ønsker å bidra på en best mulig måte. Derfor har Møller Medvind blitt brukt som høringsinstans i forbindelse med loven som ble innført juni 2022. Denne loven kriminaliserer kjøp av svarte bilpleietjenester og en godkjenningsordning, sammen med et fagbrev, vil bidra til en helt annen seriositet i bilpleiebransjen. En milepæl ble nådd i september 2021 da fagbrev i bilpleie formelt ble godkjent som fag. Møller Medvind har gjennom mange år bidratt i utformingen av fagbrevet, og har jobbet aktivt med læreplanen. Møller Medvind ble en av de aller første godkjente lærebedriftene og kunne ønske velkommen til de to første lærlingene i 2021.

I 2023 åpnet også Medvind Arena, her samlokaliserer vi flere tjenester og virksomheter som sammen jobber med sosial inkludering. Du finner blant annet Møller Bil Skolen, Møller Bil Skadesenter, Møller Bil bruktbiloutlet, 4service, Møller Eiendomsservice og Møller Medvind under samme tak. I Møller Medvind Arena skal mange flere få denne muligheten til å bli introdusert til Medvind metoden og det skal være et møtepunkt for inspirasjon og utvikling. Både for mennesker, næringslivet og for samfunnet. Møller Medvind er et konkret samfunnsbidrag for å få flere unge mennesker ut i ordinært arbeidsliv og så langt har over 60 unge fått faste fulle stillinger i og utenfor bilbransjen.

A close-up photograph of a car's interior dashboard. A prominent red indicator light is visible on the left side of the dashboard. The dashboard has a textured, greyish surface. The image is partially obscured by a white text box on the right side.

4

Overvåking av gjennomføring og resultater

Overvåkning 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:

- Sentral innkjøpsavdeling skal overvåke risiko tilknyttet innkjøpsprosessen og leverandørvilkår. Både sentralt innkjøp og lokale avtaleeiere må følge opp tiltak rettet mot risikoleverandører. Det er ikke definert et klart grensesnitt mellom innkjøpsavdelingen og relevante stakeholdere om hvem som skal ha hvilket ansvar. Dette er under utarbeidelse.

Sentral innkjøpsavdeling, i samarbeid med lokale innkjøpsansvarlige/avtaleeiere, skal følge opp tiltakene som er beskrevet i punkt 3.A.1 i denne rapporten og som gjelder kategoriene eksterne biltjenester og transport.

- Sentral Bærekraftsavdeling: Har ansvar for å overvåke risiko knyttet til konsernets ESG arbeid. Avdelingen har ansvar for konsernets klimaregnskap og kvalitetssikring av dette og de har ansvar for å følge opp og rapportere konsernets klimagassutslipp. Bærekraftsavdelingen følger også opp konkrete prosjekter og initiativer for å sikre at konsernet når sine bærekraftsmål. Avdelingen har ledet arbeidet med å gjennomføre en dobbelt vesentlighetsanalyse (samarbeid med PwC) og følger opp mot implementering av EUs nye bærekraftsdirektiv CSRD.

- Kvalitet & Miljø funksjonene i Harald A.Møller, Møller Bil, Møller Baltic Import og Møller Bil Sverige: Overvåking og oppfølging knyttet til kravene i ISO 9001 og ISO 14001, både på importør- og forhandlernivå. De overvåker og vurderer samsvar med lovverk knyttet til ytre miljø (digitalt verktøy Miljøregler.no). Avdelingene gjennomfører årlige revisjoner og kontroller, samt sikrer rutiner og dokumentasjon tilknyttet dette.

- Kommunikasjonsavdelingen hos importøren Harald A.Møller skal, i samarbeid med bærekraftsansvarlige i konsernet, overvåke og følge opp tiltakene beskrevet i punkt 3.A.1 i denne rapporten knyttet til produksjon av biler og bilkomponenter og informasjonsutveksling med Volkswagen AG.

- Konsernets HMS og HR avdelinger: overvåke risiko og arbeide forebyggende internt i MMG, opp mot kravene i arbeidsmiljøloven, internkontrollforskriften, brann- og eksplosjonsvernloven, forurensningsforskriften m.m. Sentral HR-funksjon har hovedansvar for beskrivelse og opplæring knyttet til konsernets "Code of Conduct". Funksjonen drifter intern varslingskanal for MMG i samarbeid med ekstern partner. Avdelingen har også ansvar for overordnet oppfølging og måling av effekter knyttet til utviklingsverktøyet "Great Place To Work (GPTW)" (følges også opp på avdelingsnivå).

- Sentral avdeling for compliance og internkontroll: sørge for inkludering i konsernets årlige risikovurdering, rapportere risikobildet til styret, rapportering til styret om prioriteringer, status og aktsomhetsvurderinger (samarbeid), sørge for revisjoner/ tredjepartsvurderinger (samarbeid).

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

- Vi forventer at summen av tiltakene som vi har beskrevet i denne rapporten vil kontinuerlig redusere risikoen for brudd på menneskerettigheter og dårlige arbeidsforhold i våre verdikjeder. Vi tror aktive vurderinger og godkjenningsordninger knyttet til risikoleverandører vil gi større effekt og bedre kontroll enn å sende ut mange "generelle spørreskjemaer" til mange leverandører.

Konsernet forventer også å tilegne seg økt kunnskap og dermed økte muligheter til å iverksette riktige tiltak gjennom:

- Dialog med interessenter (eks. leverandører, samarbeidspartnere og ansatte)
- Jevnlige kartlegginger/målinger opp mot konsernets konkrete mål (eks. klimagassutslipp, ISO 9001 og ISO 14001, GPTW)
- Arbeidet med dobbelt vesentlighetsanalyse og forberedelse til CSRD rapportering
- Revisjoner og tredjepartsvurderinger
- Rådgivning fra EHN



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

- Informasjon på konsernets nettside www.moller.no. Klimaregnskapet er inkludert i års- og bærekraftsrapporten: <https://moller.no/no/om-oss/arsrapporter/2023>
- Leverandører: møter og leverandøroppfølging
- Ellers kommunikasjon på mail og via konsernets kundesenter og kommunikasjonsavdelinger

Vi ser at innføringen av loven har ført til at mange aktører ønsker å kartlegge samarbeidspartnere gjennom forhåndsdefinerte skjemaer. Vår tilnærming er at vi aller best kan redegjøre for egen virksomhet og diskutere det viktige innholdet i lovverket om vi tar diskusjonen direkte, og altså utenfor de mange skjemaene som nå sendes rundt. Derfor møter vi disse skjema-henvendelsene på epostene med en forespørsel om å heller opprette en direkte dialog etter at spørsmålsstiller har gått gjennom aktuelt materiell rundt vår virksomhet. Kommunikasjonsdirektør hos importør Harald A. Møller har sammen med leder for kundesenteret i Harald A. Møller ansvaret for oppfølgingen av henvendelser til eposten som er opprettet for formålet. Henvendelser knyttet til åpenhetsloven som sendes til andre deler av konsernets virksomhet skal kanaliseres til samme innboks, slik at oppfølgingen er sentralisert.

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

- Års- og bærekraftsrapporten, tilgjengelig på konsernets nettside www.moller.no
- Bærekraft har eget område/egen fane på konsernets nettside www.moller.no
- Informasjon om håndtering av åpenhetsloven på konsernets nettside <https://moller.no/no/om-oss/aapenhetsloven>
- Årlig rapportering til Etisk Handel Norge, rapport er tilgjengelig på nettsiden www.etiskhandel.no og MMGs nettside www.moller.no

5.A.3 Beskriv virksomhetens rutine for å ivareta og besvare eksterne henvendelser relatert til informasjonskravet pålagt virksomheter under åpenhetsloven.

- Det er opprettet en egen e-postadresse for henvendelser: aapenhetsloven@moller.no
- Henvendelser håndteres av selskapenes kommunikasjonsavdelinger og en dedikert ressurs hos MMGs Kundesenter
- En sentralisert kjernegruppe kan bistå i vurderinger
- Standard informasjon, rutiner og «Ofte stilte spørsmål og svar (Q&A)» skal finnes på et internt fil-område. Standard informasjon skal finnes på engelsk og norsk.

A dark red Volvo car is shown in a garage setting. The car's hood is open, and the rear light assembly is illuminated. The car is parked on a light-colored tiled floor. In the background, there are blue vertical pipes and other garage equipment.

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

- MMG skal forsøke å gjenopprette situasjonen den berørte personen eller personene ville vært i uten skaden (hvis mulig), og tilrettelegge for gjenoppretting som står i forhold til skadens art og omfang.
- MMG skal overholde loven og søke etter internasjonale retningslinjer for gjenoppretting der det er tilgjengelig. Der slike standarder eller retningslinjer ikke er tilgjengelige, skal MMG vurdere om gjenopprettingen som er gitt i lignende tilfeller kan brukes.
- Hvilken type gjenoppretting eller kombinasjon av gjenopprettingstiltak som passer, vil avhenge av type skade og skadens omfang. Det kan være beklagelser, erstatning eller oppreising, økonomisk eller ikke-økonomisk kompensasjon, sanksjoner eller iverksette tiltak for å hindre fremtidig skade.
- Der det gjelder påvirkning på menneskerettighetene, skal berørte rettighetshavere og deres representanter konsulteres og involveres for å avgjøre hvordan det eventuelle menneskerettighetsbruddet skal rettes opp.

Beskriv eventuelle tilfeller av gjenoppretting i rapporteringsperioden

Gjennom ekstern revisjon er det i 2023 avdekket avvik knyttet til en av våre leverandører innen bilpleie i Norge. MMG samarbeider med leverandøren om gjenoppretting.

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

- Interne klager håndteres gjennom MMGs varslingskanal for arbeidstakere. Varslingsrutinene er beskrevet i Code of Conduct og er tilgjengelig via interne nettsider
- Eksterne henvendelser, både spørsmål og klager, håndteres via MMGs Kundesenter eller rettes direkte til selskapenes kommunikasjonsavdelinger, via mailadressen aapenhetsloven@moller.no
- MMG kan henvise påstått skade til ekstern legitim klageordning ved behov, for eksempel i situasjoner der det er uenighet om hvorvidt MMG har forårsaket eller bidratt til skade eller der det er uenighet om type og omfang av gjenoppretting som skal gis
- MMG skal undersøke om de som har klaget er fornøyd med prosessen som er iverksatt og resultatet av prosessen

Kontaktinformasjon:

Møller Mobility Group
Einar Mosvoll, Innkjøpsdirektør
Einar.Mosvoll@moller.no