



Aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis

# Redegjørelse rapporteringsåret 2025

for Møller Mobility Group



*Etisk handel Norge har vurdert at rapporten til Møller Mobility Group oppfyller våre krav til basisnivå. Les mer om basisnivå [her](#).*



## FNs BÆREKRAFTSMÅL



## Til lesere av rapporten

Næringslivet, offentlig sektor og organisasjoner har stor påvirkning på mennesker, samfunn, miljø, klima og dyr. Virksomheter bidrar til utvikling, innovasjon og bedre levekår, men aktiviteten medfører også risiko og reell skade. Derfor har virksomheter en nøkkelrolle i arbeidet for å nå FNs bærekraftsmål og Parisavtalens 1,5-gradersmål. Dette gjøres best i samarbeid. Etisk handel Norge er en medlemsorganisasjon og flerpartssamarbeid med næringsliv, fagbevegelse, arbeidsgiverorganisasjoner, sivilsamfunn og offentlig sektor som sammen adresserer de komplekse utfordringene i de globale leverandørkjedene som den enkelte virksomhet ikke kan løse alene.

Åpenhet, ansvarlighet og kontinuerlig forbedring er grunnleggende i dette arbeidet. Denne medlemsrapporten kan brukes som redegjørelse etter åpenhetsloven, men favner bredere temaer som klima, miljø og antikorrupsjon. Vårt rammeverk bygger på FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs modell for aktsomhetsvurderinger – internasjonale anerkjente standarder som ligger til grunn for Etisk handel Norges 13 prinsipper for bærekraftig forretningspraksis. Disse prinsippene omfatter menneskerettigheter, anstendig arbeid, miljø/klima, dyrevelferd og antikorrupsjon.

Alle medlemmer i Etisk handel Norge er forpliktet til å gjennomføre risikobaserte aktsomhetsvurderinger og årlig rapportere på fremdrift i et eget arbeid. Virksomheter på vårt kvalitetsnivå Basis tilfredsstillter åpenhetslovens krav til redegjørelse om aktsomhetsvurderinger. Medlemmer kan også strekke seg etter nivåene Gjennomfører og nå i 2026 Ledende.

Gode aktsomhetsvurderinger handler ikke om å være «risikofri», men om å være transparent og systematisk: å identifisere risiko, forebygge og redusere negativ påvirkning, kommunisere åpent om håndtering og – der det er nødvendig – bidra til gjenoppretting.

Jeg vil takke alle medlemmer for innsatsen, åpenheten og viljen til å bidra til ansvarlige leverandørkjeder. Sammen viser vi hvordan ansvarlig handel kan være til det beste for mennesker, dyr, samfunn og miljø.

**Heidi Furustøl**

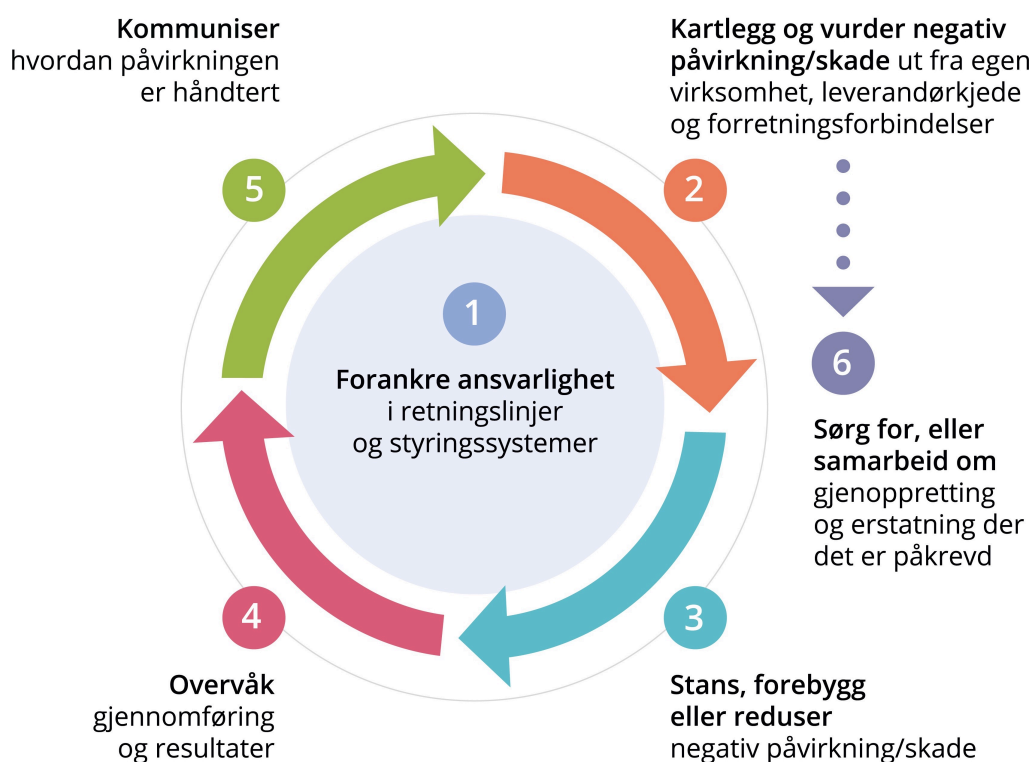
*Daglig leder*

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

## En verden i rask endring krever tydelig ansvar

Menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold er under press i flere deler av verden. Internasjonalt samarbeid og en regelstyrt verdensorden utfordres av geopolitikk, konflikt og fragmentering. I en slik situasjon blir det stadig tydeligere at næringslivet må gå foran og ta ansvar. Møller Mobility Group vil sikre framtidig relevans gjennom å ta ansvar for både egen drift og de verdikjedene og samfunnene vi inngår i. Vi tror at sterke, verdidrevne virksomheter kan bidra til å opprettholde tillit, fremme samarbeid og sette standarder når omgivelsene og politikken er uoversiktlig.

Møller Mobility Group er et familieeid konsern med virksomhet innen import, salg, service og finansiering av biler og mobilitetsløsninger i Norge, Sverige, Danmark, Estland, Latvia og Litauen.

Vår historie går tilbake til 1936, da Harald Aars Møller etablerte selskapet med en enkel, men kraftfull levereregel: **«Man skal holde sin sti ren.»** Dette mottoet har preget oss i snart 90 år, og fungerer fortsatt som vår moralske rettesnor. Det handler om å opptre redelig, ta ansvar og gjøre det vi sier, også når ingen ser oss.

**Verdiene våre – åpen og ærlig, tydelig, initiativrik og omtenksum** – er integrert i måten vi driver forretning på. De former kulturen vår og setter standarden for hvordan vi møter kunder, utvikler mennesker, tar beslutninger og bygger en bærekraftig forretningskultur.

Vi arbeider systematisk for å forebygge, begrense og håndtere negativ påvirkning på mennesker, arbeidsforhold og samfunn i vår egen virksomhet og i verdikjeden. Det innebærer klare forventninger til samarbeidspartnere og leverandører, tydelige standarder for ansvarlig forretningspraksis og høy grad av åpenhet om hvordan vi vurderer risiko og prioriterer tiltak. Vi opplever at denne tilnærmingen bidrar til forutsigbarhet, bedre samarbeid og mer bærekraftige resultater over tid.

I 2025 har vi fortsatt arbeidet med å profesjonalisere rapportering og styring. Vi har valgt et nytt system for klimaregnskap og styrket datainnsamlingen på tvers av land og enheter. Dette gir bedre datakvalitet, mer konsistente metoder og bedre kontrollspor. Samtidig har vi videreutviklet rutiner for innsamling, kvalitetssikring og konsolidering av informasjon som understøtter kravene i de europeiske rapporteringsstandardene. Målet er å sikre at beslutninger tas på et godt faktagrunnlag, og at vi rapporterer på en måte som er etterprøvbart, relevant og forståelig.

Omnibus-endringer i EU-regelverket har gitt oss anledning til å bruke 2025 til å styrke oversikten over vesentlige risikoer, avhengigheter og databehov. Vi har oppdatert våre aktsomhetsvurderinger og koblet dem tettere til dobbel vesentlighet, slik at vurderinger av negativ påvirkning og finansiell risiko ses i sammenheng.

Parallelt har vi videreført og videreutviklet arbeidet med strategi og konkrete tiltak. Vi fortsetter å støtte overgangen til mer bærekraftig mobilitet og redusere vårt klima- og miljøfotavtrykk i drift og logistikk. I 2025 var snau 99 prosent av de nye personbilene vi solgte i Norge fullelektriske, og også fremover vil vi være en tydelig pådriver for det grønne skiftet, både i varebilsegmentet og i våre øvrige markeder. Gjennom eierskapet i bildelingstjenesten Hyre tar vi stadig nye steg i utviklingen av framtidens mobilitetsløsninger. Vi styrker satsingen på reparasjon, ombruk og mer effektiv ressursutnyttelse gjennom bilens livsløp, og vi bygger videre kunnskap om vår miljøpåvirkning, blant annet knyttet til mikroplast. På den sosiale siden arbeider vi for et trygt og inkluderende arbeidsmiljø, med engasjerte og dyktige medarbeidere. Også i 2025 ble vi sertifisert som «Great Place to Work» i alle markeder. Vi har satt oss mål om å jobbe mer innsiktsbasert med HMS, og har blant annet fått på plass et nytt avvikssystem for hele Møller Mobility Group i 2025. I tett samarbeid med våre eiere i Aars har vi også begynt arbeidet med å ta vårt engasjement for arbeidsinkludering et steg videre, og i 2026 skal vi utarbeide nye ambisjoner og tiltak for å bidra til varig inkludering av flere i arbeidslivet.

I leverandørkjeden prioriterer vi en risikobasert tilnærming med klare krav, løpende oppfølging og dialog om forbedringer. Der vi avdekker avvik, søker vi å iverksette korrigerende tiltak i samarbeid med leverandøren, og vi vurderer eskalering dersom forbedring uteblir. Vi har etablert kanaler for varsling og henvendelser, og vi legger vekt på rettfærdig og effektiv håndtering av saker, inkludert tiltak for gjenoppretting der det er relevant.

Denne redegjørelsen beskriver vår tilnærming, de viktigste risikoene vi har identifisert i 2025, og hvilke tiltak vi har gjennomført eller planlegger å gjennomføre. Arbeidet er langsiktig og bygger på kontinuerlig forbedring. Vi

vil fortsette å utvikle metoder, datagrunnlag og samarbeid internt og eksternt, slik at vi kan forebygge og redusere negativ påvirkning og samtidig bidra positivt til mennesker, arbeidsforhold og samfunn i de markedene vi er en del av.

Petter Hellman  
*Konsernsjef*



# Styrets signatur

Denne rapporten er signert elektronisk. Se siste side for verifikasjon.

Øyvind Schage Førde

Styreleder og eier

Jon Morten Møller

Styremedlem og eier

Laxmi Akkaraju

Styremedlem

Anne Dingstad

Styremedlem

Harald Møller

Styremedlem og eier

Anne Catrine Møller

Styremedlem og eier

Geir Karlsen

Styremedlem

Petter Hellman

Konsernsjef



# 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, SEAT og CUPRA. Salg og service for Porsche i Norge og Sverige. Virksomhet i Norge, Sverige, Danmark (gjennom Hyre), Estland, Latvia og Litauen.

---



## Beskrivelse av virksomhetens struktur

Møller Mobility Group (MMG) er en ledende aktør i mobilitetsbransjen i Norge og har en sterk posisjon også i Sverige og Baltikum. Konsernet eies av Møller-familien, og har i dag virksomhet innen import, salg, service og finansiering av Volkswagen personbiler og nyttekjøretøy, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA. I Norge og Sverige eier og driver MMG også Porsche-forhandlere gjennom Møller Bil. Med eierskap i Hyre bidrar konsernet aktivt til å utvikle fremtidens bærekraftige mobilitetsløsninger.

### Bilimport

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

### Bilforhandlere

Møller Mobility Group har til sammen 69 bilforhandlere i Norge, Sverige og Baltikum.

Møller Bil er Norges største bilforhandlerkjede og har 43 bilforhandlere – inkludert tre Porsche-forhandlere – og 15 spesialiserte skadesentre.

Møller Bil er Sveriges nest største forhandlergruppering av Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT og CUPRA med til sammen 15 forhandlere, inkludert to Porsche-forhandlere.

Møller Auto Baltic har 11 forhandlere i Estland, Latvia og Litauen, samt et eget skade og lakk-selskap i Latvia.

### Finansielle tjenester

Volkswagen Møller Bilfinans 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 merkene 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.

### Mobilitetstjenester

Møller Mobility Services omfatter konsernets virksomhet innenfor mobilitetsløsninger og bilholdstjenester. Forretningsområdet består av eierskapet i bildelingsselskapet Hyre, dekkhotell-kjeden Mitt Dekkhotell, bilvaskkjeden Bildusjen, samt mindre eierposter i logistikkplattformen Gire og bruktbilaktøren Rebil.

Deleide selskap i forretningsområdene for finansielle tjenester og mobilitetstjenester følger opp sine egne leverandørkjeder og har sin egen rapportering knyttet til åpenhetsloven. Deres leverandørforhold, nøkkeltall og tiltak er ikke inkludert i denne rapporten.

### Eierne våre

Møller Mobility Group eies av Aars, Møller-familiens familiekontor og investeringsselskap. Aars er i dag et av Norges største familieeide selskaper, med røtter tilbake til 1936, da Harald Aars Møller etablerte bilbutikken og verkstedet Strømmen Auto. Familiens eierskap og virksomheter har siden 2014 vært samlet i Aars, som i dag eier en bred portefølje av selskaper innen ulike bransjer. De største søsterselskapene til Møller Mobility Group i Aars-porteføljen er Møller Eiendom, Onitio, OneCo, Northcom og Function.

### **Vår verdikjede:**

Fabrikken

Volkswagen-konsernet er en av verdens største bilprodusenter og har som mål å gjøre mobilitet bærekraftig for nåværende og fremtidige generasjoner. 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, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, Škoda og CUPRA i Norge, mens Moller Baltic

Import importerer Audi til Latvia og Litauen og Volkswagen til 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 forhandlere. Møller Auto har fire forhandlere i Estland, fire i Latvia og tre i Litauen.

#### Finansieringstjenestene

Volkswagen Møller Bilfinans har ansvaret for konsernets tjenester innen finansiering.

#### Mobilitetstjenestene

Forretningsområdet Møller Mobility Services har ansvaret for konsernets tjenester innenfor nye mobilitets- og bilholdstjenester gjennom eierskap i 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)

49 542 000 000

---

#### Antall ansatte

4 632

---

#### Er virksomheten omfattet av åpenhetsloven?

Ja

---

#### Vesentlige organisatoriske endringer siden forrige rapportering og denne rapportens tidsperiode

Denne rapporten gjelder for tidsperioden 1.januar 2025 - 31.desember 2025.

Ingen vesentlige organisatoriske endringer siden forrige rapportering.

---

#### 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 gruppen sine leverandører, de håndterer kun "frie leverandører" som kan konkurranseutsettes, ikke innkjøp fra bilfabrikkene. Sentral innkjøpsavdeling bruker en standardisert innkjøpsprosess som dokumenterer og stiller krav til valg av leverandører. Innkjøpsavdelingen bidrar også med malverk knyttet til leverandør oppfølging. MMG har egne avtalemaler og Code of Conduct for leverandører. 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.

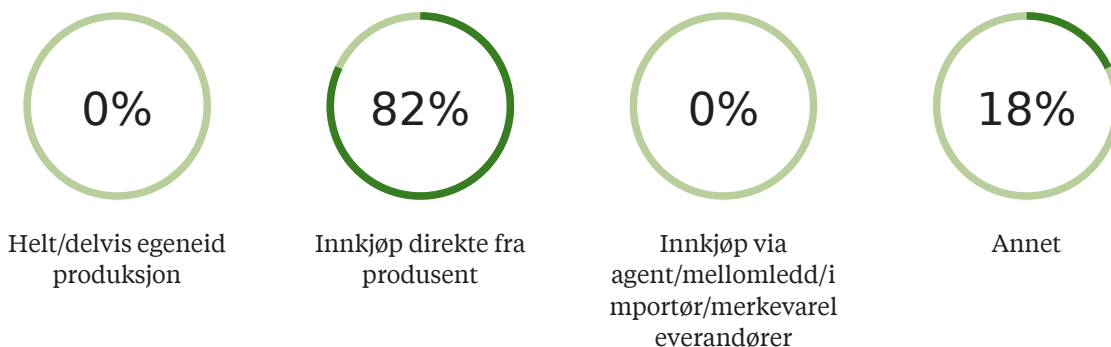
### Antall leverandører som virksomheten har hatt kommersielle relasjoner med i rapporteringsåret

9 313

### 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 82%. "Frie leverandører" som kan konkurranseutsettes har vi kategorisert under "Annet". I 2025 har bilkjøp fra fabrikkene økt og prosentandelen har økt fra 75% i 2024 til 82%, annet innkjøp er stabilt.

### Liste over førsteleddsprodusenter per land

Norge :	70
Sverige :	10
Latvia :	7
Estland :	4
Litauen :	5
Tyskland :	1
Italia :	1
Island :	1
Globalt :	1

Tallene ovenfor viser prosentandel per land (fordelt på omsetning). Prosentfordelingen gjelder kategorien "Annet", dvs. frie leverandører som kan konkurranseutsettes. Se også informasjon i kapittel 2A2 om Volkswagen Group sine produksjonsland.

### Oppgi antall arbeidere hos førsteleddsprodusenter

#### Antall arbeidere

#### 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:** Sikre høy andel godkjente risikoleverandører (minimum 90% av totalt spend knyttet til definerte risikokategorier). Aktivt jobbe for å redusere antall risikoleverandører.

**Status:** Arbeidet med risikoleverandører pågår løpende og er nå naturlig integrert i prosessen hos innkjøp. Risikoleverandørene blir klassifisert i vårt IT-system for leverandøroppfølging Ignite og knyttet mot risikokategorier. Fremdeles fokus på leverandører med kjøp over 500'. Vi har i løpet av året identifisert flere risikoleverandører og andel godkjente risikoleverandører ved utgangen av 2025 var ca.82%.

2

**Mål:** Løpende overvåking og aktiv godkjenning av nye risikoleverandører gjennom året.

**Status:** Løpende overvåking, vurdering og godkjenning fungerer bra. Vi jobber med nytt oppsett i Ignite for å sikre helheltlig leverandørevaluering.

3

**Mål:** Videre utforske systemer og samarbeid knyttet til deling av leverandørinformasjon og revisjoner, med et spesielt fokus på effektive prosesser for våre leverandører. Bidra til kompetansedeling på tvers i verdikjeden.

**Status:** Vi har vært i kontakt med revisjonspartnere som kan tilby databaser for deling av leverandørinformasjon og revisjonsresultater. Det jobbes med muligheter for deling av leverandørinformasjon på flere kanter, vi antar at det kommer til å skje mye på dette området i de neste 2-3 årene.

4

**Mål:** Fortsatt sikre tett dialog med fabrikken og dyptgående informasjon om Volkswagen Groups innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd.

**Status:** Vi får jevnlig tilsendt oppdatert informasjon om relevante bærekraftsområder, og andre temaer som er relevante under åpenhetsloven. I møte med det daglige og løpende informasjonsbehovet opplever vi tilfredsstillende tilgang til nødvendig informasjon. MMG blir lyttet til, og gjennom importørens tette relasjon til Volkswagen-konsernet er vår norske organisasjon en toneangivende partner for fabrikkene i arbeidet med å kutte utslipp gjennom elektrifiseringsstrategier for merkene. MMG har deltatt på Volkswagen Groups bærekraftskonferanse "Go to zero". Vi er også invitert med i konsernets samarbeidsgrupper/ekspertutvalg om elektrifisering.

5

**Mål:** Nye bærekraftsprosjekter sammen med våre leverandører med mål om å redusere utslipp, etablere sirkulære forretningsmodeller, ivareta arbeideres rettigheter og/eller utvikle andre innovative og

bærekraftige løsninger.

**Status :**

Det har blitt gjennomført et omfattende prosjekt for deletransport i Baltikum, som sikrer både gode arbeidsforhold og mindre miljøbelastende transportløsninger.

---

**Prosessmål for kommende år**

1

Bygge ut og teste mer funksjonalitet i leverandørsystemet Ignite for å få ytterligere oversikt og kontroll over definerte risikoleverandører, både knyttet til arbeidsforhold og andre risikofaktorer. Implementere nytt oppsett inkludert funksjonalitet for klassifisering, godkjenning, oppfølging og dokumentasjon.

2

Sikre høy andel godkjente risikoleverandører: sikre at minimum 90% av totalt kjøp innenfor definerte risikokategorier gjøres fra godkjente risikoleverandører i tråd med åpenhetsloven. Aktivt jobbe for å redusere antall risikoleverandører.

3

Løpende overvåking, vurdering og aktiv godkjenning av nye risikoleverandører gjennom året.

4

Økt samarbeid med MMG Baltic Operations om bærekraftig innkjøp, inkludert compliance-krav til leverandører.

5

Fortsatt sikre tett dialog og regelmessig informasjonsutveksling med Volkswagen Group om deres innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd.

# 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 styringsystemer 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](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 og miljø?

Møller Mobility Group har en ambisjon om å integrere bærekraft på tvers av alle land og forretningsområder i virksomheten. Vårt samfunnsoppdrag skal være bærekraftig og en integrert del av hvordan vi driver langsiktig, lønnsom forretning. Samtidig skal vi bidra til en ansvarlig og positiv utvikling på viktige samfunnsområder. Vi erkjenner at vårt selskap har potensiell skadelig innvirkning på mennesker og miljø gjennom vår virksomhet og leverandørkjede, noe vår dobbel vesentlighetsanalyse også detaljerer gjennom kartlegging av vesentlig påvirkning og finansiell materialitet.

Rammen og retningslinjene for å sikre at Møller Mobility Group ivaretar sine forpliktelser til å respektere mennesker, dyr, samfunn, miljø og klima er beskrevet i vår Bærekraftspolicy, vår Innkjøpspolicy, våre Retningslinjer for etisk handel med leverandører, vår interne Code of Conduct og intern Prosedyre for aktsomhetsvurderinger. Våre retningslinjer er forankret i internasjonale standarder og beste praksis.

Gjennom vår bærekraftspolicy forplikter vi oss til å:

- Overholde gjeldende lover og internasjonale retningslinjer i all vår virksomhet, herunder etterleve FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, samt internasjonale standarder for arbeidstakerrettigheter, miljø, dyrevelferd og antikorrupsjon.
- Innpasse bærekraft i alle deler av virksomheten og verdikjeden – fra strategi og styring til drift og innkjøp.
- Gjennomføre årlige analyser av dobbel vesentlighet for å identifisere temaer med påvirkning og finansiell betydning.
- Gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, inkludert å bidra til gjenoppretting der det er nødvendig.
- Oppdatere bærekraftstrategien årlig, og sette mål og tiltak innenfor vesentlige temaer – både på konsern- og forretningsområdenivå.
- Følge opp fremdrift og resultater gjennom tertialvise business reviews og konsernrapportering, og iverksette korrigerende tiltak der det er nødvendig.
- Involvere ansatte, tillitsvalgte og andre interessenter i utvikling og gjennomføring av tiltak.
- Rapportere eksternt i tråd de til enhver tid gjeldende lovkrav og relevante rammeverk.

Møller Mobility Group sin innkjøpspolicy skal sikre at innkjøp blir gjennomført på en bærekraftig, profesjonell, effektiv, enhetlig og systematisk måte. Det stilles krav til bruk av sentrale avtaler, egne avtalemaler inkludert "Generelle vilkår" og "Retningslinjer for etisk handel", skriftlighet, dokumentasjon i innkjøpsprosessen og aktiv godkjenning av risikoleverandører.

I "Retningslinjer for etisk handel" tydeliggjør vi hva vi forventer av våre leverandører og retningslinjene dekker grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og miljø. Retningslinjene er utarbeidet i henhold til FNs prinsipper for ansvarlig næringsvirksomhet, FNs Global Compact, i tillegg til gjeldende ILO og ISO standarder. Våre leverandører skal levere varer og tjenester som er produsert i overensstemmelse med retningslinjene. Leverandørene skal også viderefremme og følge opp retningslinjene hos sine underleverandører. MMGs retningslinjer er minimumskrav. Våre leverandører skal alltid følge gjeldende nasjonale og internasjonale lover og regler.

Konsernets interne Code of Conduct - eller forretningsetiske retningslinjer - skal hjelpe hver enkelt medarbeider til å ta forsvarlige beslutninger for Møller Mobility Group, kundene, samfunnet og seg selv. Retningslinjene er tett

koblet mot konsernets grunnverdier - "Åpen og ærlig", "Tydelig", "Initiativrik" og "Omtenkstom" - og er en god rettesnor for hvordan vi i fellesskap skal ivareta en sunn forretningskultur. Code of Conduct omtaler bærekraft som vår fremtidskraft, beskriver interne retningslinjer og retningslinjer overfor forretningsforbindelser og omtaler viktige tema som lojalitet, habilitet, korrupsjon og varsling.

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-standarden 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 9001:2015 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.

Møller Mobility Group 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 Møller Mobility Group er involvert i den faktiske eller potensielle negative påvirkningen og oppfølgingstiltak for de viktigste risikoene skal settes opp. Møller Mobilit Group 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 Møller Mobility Group som selskap og negativ påvirkning (det vil si om Møller Mobility Group har forårsaket eller bidratt til, eller om Møller Mobility Group er direkte forbundet gjennom en forretningsforbindelse) er et viktig hensyn som avgjør hvordan vi skal reagere på en påvirkning, og om Møller Mobility Group 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, kontraktsmessige 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?

Vår bærekraftspolicy ble utarbeidet i 2021 gjennom vårt tverrfaglige nettverk for arbeid med bærekraft som tok 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 senere blitt oppdatert i flere omganger i takt med økt kunnskap, endrede rammevilkår og flere bærekraftsinitiativer, senest i 2025 med vedtak i styret på nyåret 2026.

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.

Bærekraftspolicyen er grundig gjennomgått og forankret både av konsernledelsen og styret i Møller Mobility Group.

## 1.B Organisering og internkommunikasjon

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

Arbeidet med aktsomhetsvurderinger er forankret i konsernets Bærekraftspolicy, Code of Conduct, Innkjøpspolicy og Etiske retningslinjer for leverandører. I tillegg har vi mer detaljerte retningslinjer og rutiner beskrevet i vår Personal- og Lederhåndbok, HMS håndbok, innkjøpsprosess, rutine for oppfølging av risikoleverandører og prosedyre for aktsomhetsvurderinger.

Vi har etablert et tverrfaglig nettverk for å følge opp bærekraftsområdet, koordinere initiativ og utveksle informasjon. Nettverket møtes jevnlig og ledes av Direktør for bærekraft. Deltagere fra alle forretningsområdene er representert i nettverket. Det er i tillegg etablert flere tverrfaglige undergrupper som enten fast eller ved behov jobber med spesifikke bærekraftsområder, f.eks. arbeidsgrupper for åpenhetsloven, energiområdet, sirkularitet, arbeidsinkludering, med mer.

For at vi skal lykkes med ambisjonen om integrert bærekraftig forretningsutvikling ser vi det som helt nødvendig å involvere medarbeidere fra alle deler av organisasjonen. Med forskjellig kompetanse utfyller vi hverandre og sammen driver vi forbedringene fremover.

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

- Sentral avdeling for bærekraft: eier av konsernets Bærekraftspolicy, ansvar for operasjonaliseringen av bærekraft, inkludert oppfølging av vesentlige temaer på tvers av virksomheten og strategi knyttet til bærekraft. Funksjonen har ansvar for å overvåke risiko knyttet til konsernets bærekraftarbeid og aktiv oppfølging av konkrete aktiviteter. Ansvar knyttet til konsernets årlige bærekraftsrapport, samt løpende rapportering til konsernledelsen og styret knyttet til bærekraft.
- Sentral finansavdeling har ansvar for finansiell og ikke finansiell rapportering, herunder sammenstilling, rapportering og attestasjon av klimaregnskap.
- Sentral HMS-avdeling: eier av konsernets HMS håndbok. Overvåke og sikre etterlevelse internt, samt avvikshåndtering, i samarbeid med lokal ledelse. Systematisk forbedringsarbeid på tvers av forretningsområdene. Risikokartlegging og risikovurdering. Bidra i arbeid med strategi og KPIer.
- Sentral innkjøpsavdeling: eier av konsernets Innkjøpspolicy og Etiske retningslinjer for leverandører. Ansvar for å sikre ansvarlig innkjøp og leverandørkjedestyring, ansvar for å drive prosessen for risikovurderinger og aktsomhetsvurderinger knyttet til åpenhetsloven i Møller Mobility Group, 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 konsernets leverandører, prioritering ihht størrelse, betydning og risiko. Avtaleeier lokalt sitter med ansvaret for oppfølging av sine lokale leverandører. Sentral innkjøpsavdeling har utarbeidet en egen rutine for oppfølging og godkjenning av risikoleverandører. Avdelingen har ansvar for handlingsplan knyttet til åpenhetsloven. Ansvar for å initiere og følge opp revisjoner av risikoleverandører, i samarbeid med forretningsområdene.
- Sentrale kommunikasjonsavdelinger: ansvarlig for å sikre at informasjonsplikten knyttet til åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger er ivaretatt. Ansvar for informasjon og dialog med Volkswagen Group i tilknytning til åpenhetsloven og bærekraft i oppstrøms verdikjede, i samarbeid med Direktør for bærekraft.
- 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.

- Sentral funksjon for compliance og internkontroll: Overordnet oppfølging, koordinere forbedringsarbeid. Styrende dokumenter. Sammenstille konsernets årlige risikovurdering. Sørge for revisjoner og tredjepartsvurderinger ved behov. Rapportering til konsernledelsen og styret om åpenhetsloven, i samarbeid med sentral innkjøpsavdeling. Eier av konsernets Code of Conduct. Juridisk avdeling er ansvarlig for forståelse og fortolkning av regelverket.

- Sentral HR avdeling: overordnet ansvar for å sikre etterlevelse av konsernets Code of Conduct, i samarbeid med forretningsområdene. Eier av konsernets Personal- og lederhåndbok. Overvåke og sikre etterlevelse internt, i samarbeid med lokal ledelse. Koordinere forbedringsarbeid på tvers i konsernet. Bidra i arbeid med strategi og KPIer.

- 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, HR-, HMS- og bærekraftsavdeling om kontinuerlig forbedring i verdikjedene. Lokal ledelse skal også foreta aktsomhetsvurderinger knyttet til egne medarbeidere, særlig i relasjon til HR og HMS, og sikre etterlevelse internt.

---

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

Ansvar for aktsomhetsvurderinger er konkretisert og tydeliggjort i policyer og håndbøker, og konkretisert ytterligere i prosedyrer og rutine-beskrivelser der ansvar og arbeidsoppgaver per rolle er beskrevet.

- Ansvar og målsetninger knyttet til bærekraft er beskrevet i konsernets styreinstruks, i mandater for konsernledelsen og i relevante rollebeskrivelser.

- Hvert forretningsområde har konkrete KPIer knyttet til bærekraft som rapporteres tertialvis i Business Review.

- Møller Mobility Group har ESG-KPIer knyttet til syndikatlån.

- Gjennom ansettelsesavtalene forplikter alle medarbeidere seg til å følge Møller Mobility Group sin Code of Conduct.

- Alle ledes 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?**

- Møller Mobility Group bygger utvidet kompetanse hos en sentralisert kjernegruppe

- Sentrale avdelinger gir videre opplæring og støtte til andre involverte. Det er opprettet nettverk og samarbeidsgrupper for støtte og utvikling (se 1.B.1).

- Det er utviklet et digitalt læringsløft om bærekraft for alle ansatte på tvers av land i Møller Mobility Group, som også omfatter åpenhetsloven, ansvarlig innkjøpspraksis og informasjon om vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger.

- Rådgivning og kurs fra Etisk Handel Norge.

- Rådgivning fra flere eksterne konsulentselskaper.

## 1.C. Planer og ressurser

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

- Møller Mobility Group skal utvikle folk og forretning på en bærekraftig måte, og bærekraft er selve grunnmuren i vår forretningsstrategi, «Dare to move». Denne strategien er godkjent av styret og implementert i alle forretningsområder.

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

- Vinteren 2026 oppdaterte MMG innholdet i bærekraftdelen av «Dare to move»-strategien. Konsernledelsen vedtok en fortsettelse av den strategiske retningen innen bærekraft, med en vektlegging av følgende områder: 1) Elektrifisering – MMG skal være en pådriver for det grønne skiftet og bærekraftig mobilitet, 2) Sirkularitet – MMG skal utvikle og skalere sirkulære løsninger i ettermarkedet og bransjen, og 3) Arbeidsinkludering – vi skal videreutvikle et inkluderende arbeidsmiljø og bidra til at flere kommer i varig jobb. Som en grunnplanke skal vi fortsatt arbeide for å opprettholde en ansvarlig drift og god forretningsatferd. Konsernet har i tillegg en strategi knyttet til Folk-dimensjonen, som i stor grad også er relevant for bærekraftsområdet, da det handler om strategien for å utvikle våre medarbeidere og ledere.

Innenfor hvert satsingsområde har konsernet noen overgripende KPIer som følges jevnlig, og i tillegg har forretningsområdene ansvar for å utvikle konkrete tiltak og KPIer innenfor sine områder og markeder for å sikre måloppnåelse.

- Møller Mobility Group har besluttet å rapportere frivillig i tråd med forenklete ESRS-standarder under CSRD. Vi har i 2025 oppdatert vår dobbelt vesentlighetsanalyse som danner grunnlaget for rapporteringen.

- Handlingsplan knyttet til åpenhetsloven 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 strategier og planer for bærekraftig forretningspraksis opp av ledelse og styre?

- Bærekraft er en av grunnpilarene i strategien "Dare to move" der sentrale måltall følges opp av hvert forretningsområde tertialvis i business review.

- Tiltak og måloppnåelse knyttet til bærekraft rapporteres jevnlig til konsernledelsen og styret, og som minimum i forbindelse med avleggelse av års- og bærekraftsrapporten samt ved vedtak av analysen av dobbel vesentlighet.

- Compliance knyttet til bærekraft følges opp tertialvis både av konsernledelsen og MMG-styret.

---

## 1.D Partnerskap og samarbeid med leverandører og forretningsforbindelser

### 1.D.1 Hvordan tydeliggjør virksomheten viktigheten av bærekraftig forretningspraksis i møte med leverandører og forretningsforbindelser?

I samarbeid med leverandører skal det lages en skriftlig avtale.

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.

Retningslinjene dekker prinsipper for bærekraftig forretningspraksis, herunder grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, antikorrupsjon, dyrevelferd og miljø, og vi forventer at våre leverandører og samarbeidspartnere arbeider målrettet og systematisk for etterlevelse av våre generelle vilkår og «Retningslinjer for etisk handel».

Våre avtalemaler inneholder ryddige og forutsigbare betingelser for leverandørene. Avtalemalene er tilpasset innkjøpskategoriene og bransjer.

I samarbeid med risikoleverandører har vi en ekstra tett dialog, eksempelvis sjekker vi lovpålagte krav knyttet til leverandøren, vi bruker spørreskjema for å undersøke sentrale forhold knyttet til leverandøren, drar på stedlig besøk eller foretar revisjoner. Resultatene av denne kartleggingen brukes til videre oppfølging av leverandørene. For leverandører som i første omgang ikke tilfredsstiller våre krav settes det i gang tiltak for å tette gap, med mål om forbedring og god etterlevelse av bærekraftig forretningspraksis.

Bærekraft er ofte 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](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?

I 2025 har Møller Mobility Group arbeidet systematisk med å styrke vår eksterne bærekraftsrapportering. Vi har oppdatert metoden og gjennomført en ny dobbel vesentlighetsanalyse, vedtatt en revidert bærekraftspolicy, og byttet systemleverandør for klimaregnskapet. I tillegg har vi jobbet videre med å tilpasse rapporteringen vår til CSRD/ESRSene, og bærekraftsrapporten for 2025 er inspirert av utkastet til nye standarder. Jobben vi har gjort i 2025 gir oss et bedre utgangspunkt for å rapportere systematisk, automatisk og robust på bærekraft.

Vi har også videreført flere tiltak innen klima og energi. Dette inkluderer arbeid for å redusere utslipp fra transport av deler og tilbehør, åpningen av et nytt miljøeffektivt logistikkbygg i Drammen, og innsats for bedre rammebetingelser for nullutslippsbiler. Videre har vi igangsatt og videreutviklet prosjekter for reparasjon og bruk av brukte originaldeler som bidrag til sirkulærøkonomien, og støtter bransjens etablering av Autoretur Battery Recycling (ABR), det nye produsentansvarsselskapet for høyenergibatterier. Innen sosial bærekraft har vi prioritert tiltak for trivsel og arbeidsmiljø, mangfold og inkludering, samt styrket vårt arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Alle tiltak gjennomført i 2025 – og planene for 2026 – er nærmere omtalt i vår års- og bærekraftsrapport for 2025, tilgjengelig på våre nettsider.



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. Involvement 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 prioritert risiko for potensiell og/ eller faktiske negative konsekvenser for mennesker, dyr, samfunn og miljø.

Prioritert risiko	Relatert tema	Geografi
Eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie)	Fagorganisering og kollektive forhandlinger Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Regulære ansettelsesforhold Korrupsjon	Estland Litauen Latvia Norge Sverige
Transport	Fagorganisering og kollektive forhandlinger Diskriminering Helse, miljø og sikkerhet Lønn Arbeidstid Regulære ansettelsesforhold 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 ansettelsesforhold Korrupsjon	Kina Mexico Sør-Afrika Den europeiske union

Møller Mobility Group har foretatt risikokartlegging i samarbeid med Etisk Handel Norge og har jobbet videre i dybden med risikobildet etterpå. Det er avdekket risiko for dårlige arbeidsforhold og barne- og tvangsarbeid i råvareutvinning, i leverandørkjeden knyttet til produksjon og hos risikoleverandører til MMG. 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 fortsatt tett oppfølging mot Volkswagen Group 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 risikoen ble identifisert og prioritert b) eventuelle deler av virksomheten som ikke er dekket i kartleggingen (produktgrupper, egne produkter, avdelinger eller lignende) og hvorfor c) hvordan informasjon ble hentet inn, hvilke kilder som er benyttet og hvilke interessenter som er involvert d) om det er identifisert områder hvor det er manglende informasjon for å vurdere risiko og hvordan dere vil gå frem for å få mer informasjon om dette.**

a) **Overordnet innledende risikokartlegging** ble utført av Etisk Handel Norge (EHN) i 2022 og risikoscreening er gjort med EHNs verktøy Sailent 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. MMG tar en årlig gjennomgang av risikovurderingen og risikobildet for å sjekke om det er endringer som tilsier behov for nye analyser.

Den innledende risikokartleggingen beskriver risiko etter geografi og sektorer MMG er eksponert i. Aktiviteten i 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

### **Oppdatert overordnet risikokartlegging:**

Overordnet er risikobildet for Møller Mobility Group ganske uendret for 2025, vi har ikke mottatt informasjon eller endret virksomheten på en måte som tilsier at det er behov for en helt ny overordnet risikokartlegging. Derfor har vi jobbet videre i dybden med risikobildet knyttet til de samme prioriterte kategoriene som kom frem i innledende kartlegging, se avsnitt om prioritering nedenfor.

### **Risiko Norge og Sverige:**

#### **Innledende kartlegging:**

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.

### **Oppdatert kartlegging:**

Nyere kilder bekrefter det samme bildet i Norge; det finnes useriøse aktører innen bilpleie og verksted, med risiko for brudd på lønns- og arbeidsvilkår, trygd, skatt og avgift og utnyttelse av arbeidstakere. Kilder: Etatenes felles årsrapport for a-krimssamarbeidet 2024 (publ. 20.03.2025, Skatteetaten), Felles årsrapport 2024 – Politiet (publ. 2025).

Når det gjelder Sverige har MMG kartlagt at det er størst risiko for dårlige arbeidsforhold knyttet til bilklargjøringselskaper. Dette har vi erfart gjennom arbeidet med risikoleverandører i vårt leverandør oppfølgingssystem. Det er risiko knyttet til HMS, arbeidsmiljø og arbeidslivskriminalitet. Dette bildet støttes også av nyere eksterne kilder, eks. Polismyndigheten (mars 2025), Arbeidsmiljøverket – årsredovisning 2024 (publ. 2025), Prevent (oppdatert ressurs 2023–2025), Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) og flere medieoppslag.

Et oppdatert kildesøk viser at transportsektoren i Norden regnes som en sektor med vedvarende og strukturelle risikoer for arbeidstakerrettigheter, selv om den formelle reguleringen er sterk. Risikoene oppstår særlig i segmenter med høyt innslag av utenlandsk arbeidskraft, stramme marginer og utstrakt bruk av underleverandører (CSR Risk Check 2025 og UNEP FI Human Rights Toolkit 2025).

### **Risiko Baltikum:**

#### **Innledende kartlegging:**

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.

#### **Oppdatert kartlegging:**

Nyere kildesøk for kategorien transport bekrefter relativt lav systemisk korrupsjonsrisiko (Transparency International - CPI 2024), og at det finnes risiko knyttet til dårlige arbeidsforhold (eks. European Labour Authority (ELA) & ROADPOL ukeaksjoner 2024-2025 og ETF – “Third-Country Drivers in European Road Transport” (des. 2023; oppdatert versjon publ. 2025)).

Det er også spesifikk nedstrømsrisiko forbundet med bilsalg, både i Norge, Sverige og Baltikum. Se omtale i kapittel 2.A.3.

### **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.

#### **Innledende kartlegging:**

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. Barnearbeid 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.

Volkswagen Group - beskrivelse av virksomheten:

Volkswagen Group er eier av flere bilmerker, inkludert Volkswagen personbil, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA. Volkswagen Group har hovedkontor i Tyskland og har fabrikker/produksjonsanlegg over hele verden, fordelt på Europa, Asia, Afrika, Sør-Amerika og Nord-Amerika. Disse fabrikkene produserer personbiler, busser og tyngre kjøretøy (inkludert Scania og andre). Som et ledd i satsingen på elektrisk mobilitet etablerer fabrikken anlegg for produksjon av battericeller.

Produksjonsland og leverandørkjeder:

Volkswagen Group oppgir på sine nettsider hvilke modeller som produseres på hver av fabrikkene.

Produksjonsland for modellene som tilbys i det norske markedet:

- Tyskland
- Polen
- Tyrkia
- Sør-Afrika
- Tsjekia
- Kina

Produksjonsland for modellene som tilbys i det svenske markedet:

- Tyskland
- Spania
- Ungarn
- Mexico
- Slovakia
- Tsjekia
- Kina
- Sør-Afrika
- Polen
- Tyrkia
- Portugal

Produksjonsland for modellene som tilbys i de baltiske markedene:

- Tyskland
- Spania
- Ungarn
- Mexico
- Slovakia
- Tsjekia
- Portugal
- Polen
- Sør-Afrika
- Tyrkia

Volkswagen Group har også et bredt nettverk med underleverandører til fabrikkene, disse er ikke spesifisert. Konsernet 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.

Risiko knyttet til produksjonsland:

For sentrale produksjonsland som Tyskland, Tsjekia og Spania, og Europa for øvrig, vurderes risikoen for brudd på menneskerettigheter i egen virksomhet som lav, blant annet som følge av EU regelverk, fagorganisering og konsernets egne standarder. Volkswagen Group peker samtidig på at den største risikoen i disse verdikjedene er knyttet til leverandørledd og råvareopprinnelse utenfor Europa, og følger disse opp gjennom risikobaserte analyser, revisjoner, dialog og korrigerende tiltak.

Samtidig understrekes det at råvare og komponentleveranser til disse fabrikkene ofte har opprinnelse utenfor Europa, og at den største menneskerettighetsrisikoen derfor ikke nødvendigvis ligger oppstrøms i selve produksjonslandet.

Volkswagen Group sikrer ansvarlig og etisk drift ved sine produksjonsanlegg utenfor Europa, herunder Mexico og Sør-Afrika, gjennom konsernomfattende retningslinjer for menneskerettigheter og arbeidsforhold, systematisk aktsomhetsvurdering, integrert risikostyring og bindende krav til etterlevelse av konsernets Code of Conduct og internasjonale standarder for ansvarlig næringsvirksomhet.

### **Oppdatert kartlegging og håndtering av risiko:**

Eksterne analyser og interessentrapporater har tidligere identifisert menneskerettighetsrisiko knyttet til bilindustrien generelt og Volkswagen-konsernet spesielt, blant annet gjennom rapporter som Investor Advocates for Social Justice (2020). Siden den gang har konsernet etablert og videreutviklet et omfattende system for ansvarlig leverandørstyring, inkludert Responsible Supply Chain System (ReSC), Sustainability Rating (S-Rating), Supply Chain Grievance Mechanism og det nye Human Rights Focus System (HRFS). Konsernet har også utnevnt en egen Human Rights Officer med ansvar for oppfølging av krav etter det tyske lovverket (LkSG) og opptrapping av risikostyring på globale verdikjeder.

Nyere rapporter fra Volkswagen Group og Volkswagen Group Canada/Audi Canada (2023–2024) beskriver hvordan konsernet i økende grad arbeider systematisk med råvare-diligence, risikoklassifisering, avhjelpende tiltak, leverandørkrav og transparens i komplekse upstream-kjeder. Disse kildene viser at selv om bransjen fortsatt står overfor betydelige risikoer, håndteres disse i dag gjennom mer formaliserte, dokumenterte og eksternt rapporterte mekanismer enn det som var tilfelle i 2020.

Volkswagen Group beskriver at risiko knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold identifiseres og håndteres gjennom et konsernomfattende risikostyrings og aktsomhetssystem, som omfatter regelmessige risikovurderinger i egen virksomhet og leverandørkjeden, forebyggende og avhjelpende tiltak, en formalisert varslings og klagemekanisme samt årlig offentlig rapportering av identifiserte risikoer og håndtering av disse. Volkswagen Group rapporterer løpende aggregerte funn fra revisjoner, varslings og klagemekanismer knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold, herunder antall meldte avvik og oppfølgingstiltak. Rapporteringen viser at identifiserte funn i hovedsak gjelder leverandørkjeden og omfatter forhold som brudd på arbeids og lønnsvilkår, HMS mangler og manglende etterlevelse av konsernets krav til miljø og kjemikaliebruk. I konsernets rapportering for 2023 fremgår det at et svært begrenset antall alvorlige brudd ble identifisert hos indirekte leverandører, og at disse er fulgt opp gjennom korrigerende tiltak og videre oppfølging. Nyere, fullstendig konsoliderte tall er per rapporteringstidspunkt ikke offentlig tilgjengelige ved utarbeidelsen av denne rapporten.

Kina er toneangivende i bilindustrien, også knyttet til tilgang og utvinning av råvarer. Utgangspunktet til Volkswagen Group er at modeller produsert for det europeiske markedet som hovedregel ikke skal produseres i Kina. Per 2025 er dette også gjeldende, men forhold blant annet knyttet til produksjonsplanleggingen ved de europeiske anleggene har åpnet for at enkeltmodellen CUPRA Tavascan produseres i Kina også for europeiske markeder.

Volkswagen Group bekreftet mot slutten av 2024 at de har solgt seg helt ut av fabrikken og tilknyttede testbaner i Xinjiang-regionen i Kina, i kjølvannet av kritikk fra flere hold rundt involvering i denne regionen. Volkswagen har ikke oppgitt andre årsaker til salget enn rent økonomiske. Samtidig understreker Volkswagen Group at man jobber aktivt mot tvangsarbeid og barnarbeid i all sin virksomhet, også i Kina. Dette i tråd med kravene FN stiller til overholdelse av menneskerettighetene. Kilde: ESG Controversies | Volkswagen Group.

#### Batteriproduksjon:

Den strategiske viktigheten av kontroll på verdikjeder knyttet til produksjonen av elbilbatterier er bakgrunnen for at fabrikken investerer tungt i batteriproduksjon i Europa. Det bidrar til økt kontroll på verdikjeden, og ditto tilgang på høyvoltsbatterier i et tidsrom hvor bransjen elektrifiseres. I samme initiativ jobbes det også med teknologiutvikling som kan redusere avhengigheten av sårbare råmaterialer.

Kilde: Made in Europe: Volkswagen, PowerCo and Elli launch pioneering battery and energy technologies | Volkswagen Group

Som en ledende elbilnasjon, er det 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 Group gjennom Global Battery Alliance involvert seg i arbeidet med et batteripass, som skal tilgjengeliggjøre informasjon om batteriet og batteriråvarenes opphav.

Mer kontroll på verdikjeden for batterier oppstrøms skal blant annet ivaretas gjennom økte investeringer i egen batteriproduksjon fra produsentens side. Så ivaretas produsentansvaret rundt håndteringen av batteriene nedstrøms via importøren i de ulike markedene. Det innebærer at Harald A. Møller som norsk importør forvalter dette arbeidet i Norge.

EUs nye batteriforordning innfører krav om at alle som importerer biler med høyenergibatterier må være medlem av et produsentansvarsselskap. Med utgangspunkt i 18 års erfaring fra Autoretur-modellen for kasserte kjøretøy, har styrene i bransjeforbundet BIL og Autoretur kommet til at bilbransjen selv bør etablere, eie og drifte et nytt produsentansvarsselskap for høyenergibatterier. Nyopprettede Autoretur Battery Recycling (ABR) organiseres som et datterselskap av Autoretur og sikrer at bransjen samlet oppfyller kravene i den nye forordningen. Selskapet administrerer returordningen på vegne av importørene, ivaretar den lovpålagte rapporteringen til Miljødirektoratet, sikrer en effektiv og miljømessig robust retur- og gjenvinningsordning, og har fremforhandlet kostnadseffektive avtaler med egnede gjenvinningsaktører. Det er med utgangspunkt i disse avtalene at Harald A. Møller AS har inngått avtale med Stena Recycling for å sikre en ansvarlig og bærekraftig håndtering av batteriene fra vår virksomhet.

#### Kilder:

1. Sustainability in the Supply Chain (ReSC, S-Rating, klagemekanisme)

<https://www.volkswagen-group.com/en/sustainability-in-the-supply-chain-16113>

2. Supply Chain and Human Rights (Human Rights Officer, LkSG, due diligence)

<https://www.volkswagen-group.com/en/publications/corporate/supply-chain-and-human-rights-2145>

PDF-versjon:

<https://www.volkswagen-group.com/en/publications/corporate/supply-chain-and-human-rights-2145/download?disposition=attachment>

3. Responsible Raw Materials Report (HRFS og råvare-due diligence)

<https://www.volkswagen-group.com/en/press-releases/volkswagen-group-publishes-third-responsible-raw-materials-report-17465>

4. Supply Chain Human Rights Annual Report 2023 (Canada – lovpålagt rapport)

[https://www.volkswagen.de/idhub/content/dam/onehub\\_pkw/importers/ca/2024/en/general/VGCA\\_Supply\\_Chain\\_Human\\_Rights\\_Annual\\_Report\\_2023\\_EN.pdf](https://www.volkswagen.de/idhub/content/dam/onehub_pkw/importers/ca/2024/en/general/VGCA_Supply_Chain_Human_Rights_Annual_Report_2023_EN.pdf)

5. Code of Conduct for Business Partners (leverandørkrav, grunnlag for S-Rating)

[https://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/media/shared\\_media/documents\\_1/nachhaltigkeit/brochure\\_\\_volkswagen\\_group\\_requirements\\_regarding\\_sustainability\\_in\\_its\\_relationships\\_with\\_business\\_partners\\_\\_code\\_of\\_conduct\\_fo/coc\\_geschaeftpartner\\_20230309-1.pdf](https://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/media/shared_media/documents_1/nachhaltigkeit/brochure__volkswagen_group_requirements_regarding_sustainability_in_its_relationships_with_business_partners__code_of_conduct_fo/coc_geschaeftpartner_20230309-1.pdf)

6. VW Financial Services – Human Rights (bekrefter konsernstruktur og HR-funksjon)

<https://www.vwfs.com/en/sustainability/integrity-and-compliance/human-rights.html>

7. Sustainability Report / Annual Report 2024 (ESRS-rapportering)

[https://annualreport2024.volkswagen-group.com/\\_assets/downloads/esrs-sustainability-report-vw-ar24.pdf](https://annualreport2024.volkswagen-group.com/_assets/downloads/esrs-sustainability-report-vw-ar24.pdf)

### **Anbefalt oppfølging, med bakgrunn i risikokartleggingene:**

Kategoriene verkstedsektor, bilpleie og transportsektor er anbefalt av Etisk Handel Norge for videre oppfølging, i alle land der MMG har egen virksomhet. I innledende kartlegging anbefaler Etisk Handel Norge 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. Etisk Handel Norge anbefaler at MMG vurderer Volkswagen Groups aktsomhetsprosess på dette feltet og følger opp med spørsmål til rapporteringen og dialog.

### **Prioritering:**

Møller Mobility Group har hensyntatt denne risikokartleggingen, vurdert alle innkjøpskategoriene, vurdert risiko og sannsynlighet for brudd på ansvarlig forretningspraksis for hver kategori og hensyntatt omsetning/kjøp per kategori. Prioritering er gjort ut fra:

- Sannsynlighet for brudd og alvorlighet (risikokategorier)
- Omsetning/volum (omfang)
- Hva vi kan påvirke
- Hva er allmenheten opptatt av; Våre hovedprodukter og Produkter/tjenester fra bransjer der det er kjent å eksistere risiko.

I tillegg har vi gjennomført en dobbelt vesentlighetsanalyse og prioritering er gjort ut fra alvorlighetsgrad, omfang og gjenopprettbarhet.

Med bakgrunn i risikokartleggingen har MMG prioritert videre arbeid med risikoleverandører innen kategoriene eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport. I tillegg er det prioritert fra vår side å opprettholde en tett dialog med Volkswagen Group knyttet til deres aktsomhetsvurderinger og forhold i råvare- og produksjonsleddet.

Risikobildet for Møller Mobility Group knyttet til åpenhetsloven er ganske uendret for 2025. Vi har ingen nye forretningsområder eller nye land og kategorier tilknyttet risikoleverandører er de samme. Etter dialog med Etisk Handel har vi derfor valgt å fokusere på de samme risikokategoriene. Vi har jobbet videre i dybden med risikobildet knyttet til de prioriterte risikoområdene. Innen eksterne biltjenester følger vi opp underkategoriene bilpleie, dekkskift, dekkhotell, skade og-lakk og øvrig verkstedtjenester. Innen transport følger vi opp underkategoriene biltransport, godstransport og budbiltjenester. Tiltak innebærer å sikre at de følger våre "Ethiske retningslinjer for leverandører" og almenne lover og regler. Nyanser i risikobildet som ble synlig gjennom dybdekartleggingen er reflektert i tiltakene som beskrevet i kapittel 3.

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

Fokus i 2025 har særlig vært på informasjonsinnhenting om relevante temaer fra Volkswagen Groups virksomhet, samt videreutvikling av vårt system for leverandør oppfølging og kartlegging av risikoleverandører. Vi har bygget

videre på tidligere kartlegginger, erfaringer og risikovurderinger og laget oppdatert handlingsplan med tiltak og rutiner der målet er kontinuerlig forbedring.

#### Avhengighet av Volkswagen Group:

En avgjørende del av vår virksomhet er direkte relatert til Volkswagen Group. 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 Group.

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 Group. 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 Group. 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 derfor har vi prioritert å få på plass enda sterkere rutiner for dette. Selv om vi opplever god tilgang på nødvendig informasjon, 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, konsulenttjenester og administrasjonstjenester, markedsføring og personal. Begrenset omfang gjør at oppfølging ikke svarer seg ressursmessig.

c) Møller Mobility Group har samarbeidet med Etisk Handel Norge i arbeidet. Det er en arbeidsgruppe i MMG bestående av representanter fra sentral innkjøpsavdeling (Norge, Sverige og Baltikum), compliance & internkontroll, bærekraftsavdeling, kommunikasjonsavdeling, samt kvalitet- og miljøavdeling. Vi har også oppdatert vår dobbelt vesentlighetsanalyse og i den forbindelse har vi intervjuet flere interessenter.

Vi har hentet noe informasjon fra årsrapporten til Volkswagen Group for 2024 og 2025, se: <https://www.volkswagen-group.com>.

Oppdaterte kildehenvisninger er innarbeidet direkte i tekstene.

#### Kilder brukt i den innledende 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) Møller Mobility Group har løpende dialog med Volkswagen Group på ulike nivåer, for å sikre tilgang til nødvendig informasjon i møte med åpenhetsloven. Det er et prioritert område å sikre at denne informasjonen er tilgjengelig for oss på en strukturert, sømløs og effektiv måte. Innføringen av tilsvarende lovverk i EU har lagt til rette for at Volkswagen Group i større grad har etablert egne rutiner for denne typen informasjonsinnhenting og -deling.

Arbeidet etter innføringen av åpenhetsloven har bidratt til å effektivisere tilgangen til relevant informasjon fra vår partner Volkswagen Group. Informasjon knyttet til aktuelle temaer og krevende spørsmål deles nå proaktivt og løpende fra fabrikkens side. Samtidig er det fortsatt slik at tilgangen til informasjon om temaer som ikke omfattes av den proaktive informasjonsdelingen kan være vanskeligere tilgjengelig.

Tilgangen til informasjon henger ikke nødvendigvis sammen med kapasitet eller velviljen fra de som styrer denne informasjonstilgangen. I en kompleks virksomhet kan prosessen med å skaffe, og verifisere, informasjon fremstå langdryg. Derfor er arbeidet med informasjonstilgangen et kontinuerlig og prioritert område for oss. Vi har gode og etablerte kontakter i sentrale posisjoner relevante for ulike problemstillinger, også knyttet til områder som er aktuelle rundt åpenhetsloven.

Vi har i liten grad opplevd utfordringer med informasjonstilgangen etter innføringen av loven, og opplever at vi som hovedregel er godt forberedt i møte med spørsmål fra publikum og partnere.

---

## ANNEN NEGATIV PÅVIRKNING/SKADE

### 2.A.3 Beskriv annen risiko for negativ påvirkning/skade på mennesker, dyr, samfunn og miljø som ble identifisert men ikke prioritert, og hvordan disse er håndtert

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

#### **Innledende risikokartlegging:**

Risiko knyttet til bilsalg og bilbruk, 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, og det samme gjelder 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 enkeltsekskap 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.

#### **Oppdatert risikokartlegging:**

MMGs dobbelt vesentlighetsanalyse omhandler temaene «berørte lokalsamfunn» og «kunder og sluttbrukere» som er knyttet til bilsalg og bilbruk. Begge disse temaene er dobbelt vesentlige for konsernet. Analysen med tilhørende påvirkninger, risikoer og muligheter er omtalt i Møller Mobility Groups årlige bærekraftsrapport.

### 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 FNs bærekraftsmål.

## 3.A Stanse, forebygge eller redusere

### 3.A.1 Beskriv mål og status for de tiltakene virksomheten har iverksatt for å redusere prioritert risiko

<b>Overordnet mål :</b>	<b>Eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie)</b>  Sikre gode arbeidsforhold i våre verdikjeder
<b>Status :</b>	<p>KPI'er: Antall potensielle risikoleverandører: 1560 (192 MNOK i årlig omsetning) Antall godkjente risikoleverandører: 53 (126 MNOK i årlig omsetning) Antall leverandører med status "stop buying": 14 (4,9 MNOK i årlig omsetning) Antall leverandører med status "under arbeid": 2 (0,02 MNOK i årlig omsetning) Andel godkjente risikoleverandører i prosent av spend: 65,6 %</p> <p>I 2025 har vi jobbet aktivt med leverandørbasen, både kvalitetssikret at definerte leverandører er i riktig kategorisert, godkjent en betydelig større andel risikoleverandører og definert hvilke leverandører vi skal stoppe å kjøpe fra. Alle leverandørene overvåkes i vårt nye IT-verktøy for leverandør oppfølging.</p> <p>Vi ønsker at størst mulig andel av våre risikoleverandører skal signere MMG's etiske retningslinjer for leverandører 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 2025 har vi fortsatt å ha mest fokus på de største leverandørene med en samlet omsetning i konsernet på over 0,5 millioner kroner. Alle leverandører med en samlet årlig omsetning under kr. 50.000.- er ikke prioritert.</p> <p>I januar 2025 ble det gjennomført en revisjon av en bilpleievirksomhet. Revisjon viste et fåtall mindre avvik som er utbedret i samråd med leverandør. Leverandøren uttrykte også frustrasjon over at mange kunder har egne revisjoner som kontrollerer det samme, og at de bruker uforholdsmessig mye tid på denne typer revisjoner, uten at det blir identifisert store eller alvorlige avvik. Dette er viktig innsikt for oss i hvordan vi strukturere vår leverandørkontroll i tiden som kommer.</p> <p>I september 2025 gjennomførte vi en "oppfølgings-revisjon" hos en stor norsk bilpleievirksomhet. Leverandøren hadde lukket alle avvik.</p>
<b>Mål i rapporteringsåret :</b>	Mål for 2025 var: Sikre høy andel godkjente risikoleverandører. Aktivt jobbe for å redusere antall risikoleverandører. Løpende overvåkning og aktiv godkjenning av nye risikoleverandører.

Utforske systemer og samarbeid knyttet til deling av leverandørinformasjon og revisjoner. Bidra til kompetansedeling på tvers i verdikjeden.  
Nye bærekraftsprosjekter sammen med våre leverandører.

#### Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak :

Innen eksterne biltjenester følger vi opp underkategoriene bilpleie, dekkskift, dekkhotell, skade og-lakk og øvrig verkstedtjenester. Tiltak innebærer å sikre at de følger våre "Etske retningslinjer for leverandører" og almenne lover og regler.

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". Vi følger denne utvikling i eget IT-verktøy.

I Sverige håndteres flere av de største avtalene av Volkswagen Group Sverige og vi har dobbeltsjekket at våre større risikoleverandører (over 0,5 MNOK i årlig omsetning) er godkjent av de. Vi har også fått tidligere fått bekreftet at Volkswagen Group Sverige sine leverandørkrav dekker vår Code of Conduct. Øvrige risikoleverandører følges opp av "plassjefer" hos den enkelte forhandler.

I Baltikum har vi et egeleid klargjøringscenter i nærheten av Jelgava for bruktbiler som dekker bruktbilimport fra Europa for det latviske og estiske markedet. Her blir bruktbiler rengjort og polert og det blir utført mekaniske reparasjoner ved behov. For det litauiske marked blir hovedvekten (ca 90%) av alle brukte biler klargjort på den enkelte forhandler. Kun spesialoppdrag blir outsourcet.

#### Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket, 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).

Forvaltningen av et IT-verktøy for leverandørøppfølging 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.

Kompetansedeling med leverandører og øvrige samarbeidspartnere skal sikre at vi bruker ressursene våre effektivt, både med tanke på å ha fornuftige prosesser og fokus på de bærekraftstiltak som gir størst mulig effekt.

	<p><b>Transport</b></p>
<p><b>Overordnet mål :</b></p>	<p>Sikre gode arbeidsforhold i våre verdikjeder</p> <p>KPI'er:          Antall potensielle risikoleverandører: 175(294MNOK i årlig omsetning)          Antall godkjente risikoleverandører: 23(279MNOK i årlig omsetning)          Antall leverandører med status "stop buying": 1 (0,06MNOK i årlig omsetning)          Antall leverandører med status "under arbeid": 0 (0 MNOK i årlig omsetning)          Andel godkjente risikoleverandører i prosent av spend: 94,9 %</p>
<p><b>Status :</b></p>	<p>I 2025 har vi jobbet aktivt med leverandørbasen, både kvalitetssikret at definerte leverandører er i riktig kategorisert, godkjent en betydelig større andel risikoleverandører og definert hvilke leverandører vi skal stoppe å kjøpe fra. Alle leverandørene overvåkes i vårt nye IT-verktøy for leverandør oppfølging.</p> <p>Vi ønsker at størst mulig andel av våre risikoleverandører skal signere MMG's etiske retningslinjer for leverandører 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 blir også benyttet i dette arbeidet.</p> <p>I 2025 har vi hatt mest fokus på de største leverandørene med en samlet omsetning i konsernet på over 0,5 millioner kroner. Alle leverandører med en samlet årlig omsetning under kr. 50.000.- er ikke prioritert.</p>
<p><b>Mål i rapporteringsåret :</b></p>	<p>Mål for 2025 var:          Sikre høy andel godkjente risikoleverandører. Aktivt jobbe for å redusere antall risikoleverandører.          Løpende overvåkning og aktiv godkjenning av nye risikoleverandører.          Utforske systemer og samarbeid knyttet til deling av leverandørinformasjon og revisjoner. Bidra til kompetansedeling på tvers i verdikjeden.          Nye bærekraftsprosjekter sammen med våre leverandører.</p>

**Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak :**

Innen transport følger vi opp underkategoriene biltransport, godstransport og budbiltjenester. Tiltak innebærer å sikre at de følger våre "Etiske retningslinjer for leverandører" og almenne lover og regler. For å bli en godkjent transportleverandør til MMG må leverandøren besvare og dokumentere utvalgte kontrollspørsmål fra det norske arbeidstilsynets sjekklister for bestilling av transporttjenester, eksempelvis spørsmål knyttet til informasjonsplikt, påseplikt, medvirkeransvar for sjåførenes arbeidstid, kjøre- og hviletid og fraktbrev.

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 2025 konkurranseutsatte vi transport av deler i vår baltiske markeder. Det ble gjennomført en grundig innkjøpsprosess med tydelig fokus på bærekraft og gode arbeidsforhold. Vi valgte en leverandør som i stor grad bruker egne ansatte, egne terminaler og egne kjøretøy, fremfor aktører som i stor grad baserer seg på underleverandører. Det gir oss bedre kontroll i verdikjeden. Gjennom innkjøpsprosessen gjennomførte vi også fysiske besøk på leverandørens lokasjoner i Litauen og Latvia for å verifisere arbeidsmiljø og driftsforhold. I tillegg kvalitetssikret vi kontraktsdokumentasjon og miljøsertifikater som HVO/NesteMY. Dialogen var åpen og profesjonell, med tydelige forventninger til bærekraft og ansvarlighet.

Konsernet kjøper også budbiltjenester fra mange små aktører, men den samlede omsetningen er relativt liten, og vi har ingen sentrale avtaler på område. Vi vurderer dette for kommende år og vil i så fall inkludere krav om bruk av HMS-kort i kontraktene og legge opp til å kontrollere at sjåfører faktisk har HMS kort.

#### **Beskriv faktiske eller forventede resultater av tiltaket, 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).

Forvaltningen 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.

Kompetansedeling med leverandører og øvrige samarbeidspartnere skal sikre at vi bruker ressursene våre effektivt, både med tanke på å ha fornuftige prosesser og fokus på de bærekraftstiltak som gir størst mulig effekt.

	<b>Produksjon av biler, inkludert produksjon av komponenter hos underleverandører til fabrikken</b>
<b>Overordnet mål :</b>	Mål: Sikre, og tilgjengeliggjøre, nødvendig innsikt i risikoområder knyttet til produksjon av nye biler.
<b>Status :</b>	<p>Det er innført tiltak som bidrar til mer informasjon om kunnskapen Volkswagen Group selv har om disse risikoområdene, og videre hvordan gruppen jobber for å redusere/eliminere risiko i egen virksomhet.</p> <p>Vi får nå jevnlig tilsendt oppdatert informasjon om relevante bærekraftsområder og andre temaer som er relevante under åpenhetsloven. Det er etablert relasjon med kontaktperson på det sentrale kommunikasjonsteamet hos Volkswagen Group, noe som muliggjør rask tilgang til informasjon. Pr nå opplever vi at informasjonstilgangen er tilfredsstillende.</p>
<b>Mål i rapporteringsåret :</b>	Mål for 2025 var: Fortsatt sikre tett dialog med fabrikken og dyptgående informasjon om Volkswagen Groups innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd.

#### Beskriv iverksatte eller planlagte tiltak :

Det er Volkswagen Group som aktivt må iverksette tiltak for å stanse eller begrense negative konsekvenser knyttet til produksjonen. Men MMG ønsker å følge opp gjennom informasjonsdeling og god dialog med gruppen. Vi har god og åpen dialog og får det vi trenger av informasjon fra Volkswagen Group. Konsernet deler proaktivt informasjon med oss i ukentlige skriv.

Vi mottar jevnlig skriftlig informasjon fra vår partner Volkswagen AG, hvor de redegjør for hendelser, temaer eller omtale knyttet til informasjon relevant rundt åpenhetsloven. Dette sammen med informasjon om ansvarlige hos Volkswagen rundt de ulike temaene, slik at vi ved behov kan følge opp nærmere. Som hovedregel er dette informasjon vi deler internt til relevante ressurser i Møller Mobility Group, men det er også tidvis aktuelt å dele informasjon med våre partnere utenfor konsernet vårt. Eller i andre sammenhenger følge opp overfor Volkswagen AG, om det er temaer vi trenger mer informasjon om.

I tillegg til informasjon delt fra fabrikken ukentlig, har vi gjennom merkene og ledelsen hos importør Harald A. Møller løpende møter om ulike temaer. Dette er møtepunkter hvor vi har anledning til å utøve innflytelse på områder vi er opptatt av. Gjennom merkeavdelingene hos vår importør jobbes det systematisk med å sikre nødvendig innsikt i utslipp fra produksjonen av modellene vi tilbyr i markedet vårt. Dette for å bidra til at vi kan bruke slik informasjon mer proaktivt ut mot omverden.

MMG har deltatt på Volkswagen Groups bærekraftskonferanse "Go to zero". Vi er også invitert med i samarbeidsgrupper/ekspertutvalg om elektrifisering sammen med konsernet, eksempelvis er MMG nå med i "Sustainability Roundtable". Direktør for bærekraft møter jevnlig i ulike digitale rundeborddiskusjoner i Volkswagen Group sitt nettverk av importører i Europa, hvor problemstillinger knyttet til bærekraft og klima er på agendaen.

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

Resultater av tiltakene: MMG har økt innsikt i risikoene knyttet til produksjonsleddet, noe som gjør at vi lettere kan svare opp informasjonsforespørsler og utøve innflytelse.

Det at vi er representert i fabrikkens Sustainability Roundtable gir oss en kanal der vi kan etterspørre informasjon, diskutere og påvirke, noe som kan drive arbeidet fremover.

MMG blir lyttet til, og gjennom importørens tette relasjon til Volkswagen-konsernet er vår norske organisasjon en toneangivende partner for fabrikkene i arbeidet med å kutte utslipp gjennom elektrifiseringsstrategier for merkene.

Mål og aktiviteter for kommende rapporteringsår: Fortsatt sikre tett dialog med fabrikkene og dyptgående informasjon om Volkswagen Groups innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd. Bidra aktivt i aktuelle samarbeidsgrupper.

## 3.B Andre tiltak for å håndtere risiko for negativ påvirkning/skade

### 3.B.1 Reduksjon av natur- og miljøpåvirkning

- Møller Mobility Group skal jobbe systematisk for å sikre bærekraftperspektivet 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.

- Vi reviderte vår analyse av dobbel vesentlighet høsten 2025, og har gjennom denne kartlagt våre vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter som videre informerer vår rapportering og strategi. Våre strategiske tema omfatter relevante standarder og undertema i ESRS og inkluderer: klima (E1), forurensning (E2), sirkularitet og ressursbruk (E5), egne ansatte (S1), arbeidere i verdikjeden (S2), berørte lokalsamfunn (S3), kunder (S4) og forretningsatferd (G1).

- Innenfor klima (E1) har vi negative påvirkninger gjennom egne klimagassutslipp og energibruk, men også omfattende klimagassutslipp i verdikjeden. Samtidig har vi en positiv påvirkning gjennom at vi over tid har vært en aktiv pådriver for elektrifisering og klimaløsninger i bransjen og samfunnet. Vi erkjenner at den klimapolitiske reguleringen av europeisk bilbransje gir oss noen gode muligheter til å drive elektrifiseringen framover i våre markeder, samtidig møter vi også økt overgangsrisiko gjennom regulatorisk usikkerhet, stor teknologisk konkurranse og høy innovasjonstakt i hele bransjen. Vi har også behov for å endre og tilpasse vår modell for servicemarkedet i lys av elektriseringen. Klima er et område hvor MMG har kommet langt og har høy grad av modenhet, mens innenfor andre miljøtemaer, som f.eks. mikroplast, er vi i større grad i en innsiktsfase.

- Et av våre viktigste bidrag for reduksjon av klimagassutslipp (E1) er elektrifisering av bilparken. Nesten hele vårt klimafotavtrykk ligger oppstrøms og nedstrøms i verdikjeden, det vil si i produksjonen og bruken av kjøretøyene vi importerer og selger. Møller Mobility Group har i dag en ledende rolle i elektrifiseringen av den norske bilparken. Vi skal være en sterk bidragsyter til norske myndigheters mål for elektrifisering av person- og nyttefordersport, og har som mål å ha en andel på 75% el i salget av nyttekjøretøy i 2026. I tillegg skal vi jobbe målrettet for å utvikle våre andre markeder gjennom å styrke rammebetingelser for elektrisk mobilitet. Gjennom investeringer i nye mobilitetstjenester som Hyre bidrar vi til å styrke utnyttelsesgraden av bilparken, frigjøre parkeringsareal og reduserer utslipp. Andre klimatiltak vi jobber løpende med er forbedringer i transport av deler, tilbehør og biler, energieffektiviseringstiltak hos forhandlere, utskifting av firmabiler og demobiler og forbedringer i sortering av avfall. Vi har også en stor satsing på sirkularitet gjennom økt grad av reparasjoner og bruk av brukte originaldeler i ettermarkedet, noe som bidrar positivt til bransjens klimagassutslipp.

- HMS er en hjørnestein i bærekraftsarbeidet og står helt sentralt i å redusere negativ påvirkning på miljø og egne ansatte, gjennom å påvirke og sette fokus på hvordan vi jobber og hvordan vi har det på jobb. Her har vi klare retningslinjer og tiltak for det fysiske, kjemiske og psykososiale arbeidsmiljøet. Med tanke på miljøpåvirkning er særlig bestemmelsene for håndtering av farlig avfall, kjemi, vann og høyvoltsbatterier viktig å trekke frem. I 2025 gjennomførte vi et nytt høyvoltskurs som styrket trygg og sikker håndtering av høyvoltsbatterier i verkstedene våre. Samtidig har vi i 2025 jobbet med å etablere et nytt avvikssystem for HMS i MMG, dette arbeidet videreføres i 2026. Vårt arbeid med vesentlige miljøaspekter er videre satt i system gjennom langsiktig og målrettet arbeid med miljøledelse. De aller fleste av 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.

### 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 en ambisjon om å redusere våre direkte og indirekte utslipp i tråd med målene som ligger i Parisavtalen om å begrense global oppvarming til godt under 2 grader. Vi skal oppdatere våre klimamål i tråd med ny veiledning fra SBTi og endelige ESRSer når disse er vedtatt av EU, samt utarbeide en klimaomstillingsplan som ivaretar kravene i rapporteringsstandardene og eierforventninger. Hvert år utarbeider vi et fullstendig klimaregnskap som tilfredsstiller kravene i GHG-protokollen, samt blir attestert av en uavhengig tredjepart. Med utgangspunkt i våre historiske utslipp har vi også gjennomført flere tiltaksanalyser som grunnlag for å kartlegge utslippsreducerende tiltak. I 2025 inngikk vi avtale med en ny leverandør av programvare og rådgivning knyttet til klimaregnskap, noe som har bidratt til mer robust og forenklet rapportering av utslipp. Vi bruker fortsatt livsløpsanalyser som grunnlaget for beregning av kategori 1 og 11, noe som bidrar til et nøyaktig og selskaps spesifikt Scope 3-regnskap.

I 2025 utgjorde Møller Mobility Groups totale klimagassutslipp 2 198 661 tonn CO<sub>2e</sub>, beregnet etter lokasjonsbasert metode. Dette tilsvarer en økning på 28,7 prosent fra 2024, men fortsatt en reduksjon på 8,3 prosent sammenlignet med baseåret 2019. Utviklingen fra 2024 til 2025 skyldes hovedsakelig høyere nybilvolumer og enkelte metodeendringer innen sentrale Scope 3-kategorier, som samlet gir et høyere beregnet utslipp.

MMGs egne utslipp i Scope 1 og Scope 2 utgjør en liten del av totalen. Scope 1 økte med 9,3 prosent til 8 443 tonn CO<sub>2e</sub>, primært som følge av høyere mobil forbrenning. Scope 2 økte med 1,9 prosent til 2 595 tonn CO<sub>2e</sub> (lokasjonsbasert), blant annet knyttet til høyere strømforbruk knyttet til elektriske og hybride biler og noe justert beregningsmetode.

For mer utfyllende informasjon, se vårt klimaregnskap som er inkludert i års- og bærekraftsrapporten: <https://moller.no/no/om-oss/arsrapporter/2025>

---

### 3.B.3 Tilpasning av egen innkjøpspraksis

- Vi vurderer innkjøpspraksisen vår og endrer når det fremkommer risikoer i forbindelse med aktsomhetsvurderinger. Vi er også lydhøre og følger opp tilbakemeldinger i dialogen med våre leverandører.
- Konsernets innkjøpspolicy og innkjøpsprosess beskriver gjeldende rutiner og krav for innkjøp og oppdateres jevnlig. Rutinene skal følges av alle innkjøpsansvarlige. Avtalemalene som vi benytter er tilpasset innkjøpskategoriene og bransjer. Våre "Generelle vilkår" beskriver detaljer om vår innkjøpspraksis.
- I arbeidet med aktsomhetsvurderinger gjennomfører sentral innkjøpsavdeling kartlegging og vurdering av risikoleverandører. Godkjente risikoleverandører merkes i innkjøpssystemet, slik at de innkjøpsansvarlige vet hvem de bør handle med.
- MMG er medlem i SKIFT og fokuserer på SKIFTs "10 prinsipper for grønt innkjøpsvett" i sin innkjøpspraksis.

### 3.B.4 Valg av produkter og sertifiseringer

Vi fokuserer på bærekraftige produkt- og tjenestevalg, spesielt i de kategoriene der potensialet for bærekraftsforbedringer er størst. Dette inkluderer aspekter knyttet til sosiale forhold, miljøpåvirkning og sirkularitet.

Vi inkluderer bærekraftshensyn og implementerer bærekraftskriterier i våre innkjøpsprosesser.

Dette innebærer at vi stiller krav til at produkter og tjenester vi kjøper har lavest mulig miljømessig påvirkning og at leverandør har relevante sertifiseringer. Vi vurderer hvilke kriterier som er relevante for de spesifikke produktene og tjenestene vi anskaffer. Vi forholder oss til anerkjente tredjepartssertifiseringer-og vurderinger som:

- ISO 14001 (miljøstyringssystemer)
- ISO 50001 (energiledelse)
- ISO 26000 (samfunnsansvar)
- ILO-konvensjonene (arbeidsforhold og menneskerettigheter)
- Miljøfyrtårn (norsk miljøsertifisering)
- EcoVadis (bærekraftsvurderinger)

På produktnivå vurderes relevante sertifiseringer som bl.a:

- Fairtrade (rettferdig handel)
- Svanemerket (nordisk miljøsertifisering)
- FSC (Forest Stewardship Council, bærekraftig skogbruk)
- OEKO-TEX (trygge tekstiler)

---

### 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 Møller Mobility Groups "Retningslinjer for etisk handel". Sentral innkjøpsavdeling jobber for å sikre at våre leverandører, spesielt risikoleverandører, signerer og etterlever disse retningslinjene.

---

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

For å møte standarder knyttet til aktsomhetsvurderinger har vi fokus på intern opplæring og kursing av involverte medarbeidere, samt kunnskapsdeling med leverandører.

Sentral innkjøpsavdeling har fokus på opplæring og kompetanseheving knyttet til bærekraftig innkjøp, leverandøroppfølging og leverandørevaluering. Vårt system for leverandøroppfølging gir oss bedre oversikt og kontroll, og opplæring i systemet er prioritert. I forbindelse med revisjoner av risikoleverandører følger vi opp og samarbeider med leverandørene om kunnskapsdeling, læring og forbedringer.

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

Kvalitet- og miljøavdelingene jobber forebyggende med opplæring knyttet til ISO-sertifiseringskravene for å sikre etterlevelse.

Bærekraftsavdelingen har lansert et tverrfaglig opplæringsprogram for bærekraft for alle ansatte i konsernet. Disse kursene har som formål å styrke intern kompetanse på bærekraft og utruste alle ansatte med grunnleggende kunnskaper om vårt bærekraftarbeid.

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

Det er etablert en tverrfaglig bærekraftsgruppe som blant annet bidrar med økt kompetanse på tvers i konsernet. Bærekraftsavdelingen deltar også aktivt i bransjesamarbeid.

---

### 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 Bærekraftspolicy og Code of Conduct som gjelder for alle ansatte. Alle ansatte må signere på at de skal følge MMGs Code of Conduct og det gjennomføres jevnlig opplæring og bevisstgjøringskampanjer for ansatte knyttet til dette. Brudd varsles til leder, tillitsvalgt, HR, arbeidsmiljøutvalget eller i konsernets varslingskanal og følges opp.

Sentral innkjøpsavdeling jobber for å sikre at våre leverandører, spesielt risikoleverandører, signerer og etterlever MMGs "Retningslinjer for etisk handel (CoC for leverandører)". Disse retningslinjene stiller krav til at våre leverandører og samarbeidspartnere arbeider målrettet og systematisk for etterlevelse av prinsipper for bærekraftig forretningspraksis som dekker grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidsrettigheter, antikorrupsjon, dyrevelferd og miljø.

---

### 3.B.8 Annen relevant informasjon for hvordan dere arbeider med å redusere, forhindre og håndtere negativ påvirkning

I alle bransjer eksisterer det useriøse aktører, bedrifter eller enkeltpersoner som tar betalt svart. Ansvarlig forretningsadferd er et vesentlig tema for Møller Mobilty Group og vi har nulltoleranse 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.

I 2023 åpnet også Medvind Arena, her samlokaliserer vi flere tjenester og virksomheter som sammen jobber med sosial inkludering. Du finner blant annet Møller Bilskolen, Møller Bil Skadesenter, Møller Bil bruktbiloutlet, 4service, Møller Eiendomsservice og Møller Medvind under samme tak Gjennom Møller Medvind har MMG bidratt til inkludering av unge mennesker som har falt utenfor arbeid eller utdanning på ulike måter. Dette initiativet har gitt MMG verdifull erfaring og læring som tas med videre når vårt engasjement for arbeidsinkludering skal videreføres. Våre eiere, Aars, har gjennom etableringen av kompetanseenheten Aarsverk et ønske om at alle Aars-selskaper skal rekruttere bredere og utvikle inkluderende kulturer. MMG skal i 2026 jobbe videre med å utvikle tydeligere ambisjoner og tiltak knyttet til arbeidsinkludering.

Mangfold, inkludering og likestilling (S1) er en sentral utfordring i bilbransjen og en strategisk prioritet for Møller Mobility Group. I MMG definerer vi mangfold som kjønnsbalanse, alder, flerkulturell bakgrunn, funksjonsevne, LHBT+ og kompetanse. Vi anerkjenner at ulike mennesker har ulike forutsetninger for å lykkes og trives, og vi jobber aktivt og målrettet for at ansatte med ulike kjønn, norsk og flerkulturell bakgrunn, funksjonsevne, legning, alder og kompetanse skal ha like muligheter for karriereutvikling hos oss. Vår ambisjon er å få ut det fulle potensialet i alle ansatte gjennom å anerkjenne at vi bringer med oss ulike styrker, demografiske så vel som kompetansemessige, og på denne måten skape et godt og trygt arbeidsmiljø.

MMG har utarbeidet mål for kjønnsbalanse på ulike ledernivåer, og har uttalt nulltoleranse for mobbing og trakassering. I 2025 har MMG etablert et felles mangfoldsråd på tvers av alle enhetene i den norske delen av konsernet. Dette blir i første omgang et rådgivende sparringsorganorgan for konsernsjef, konsernledelsen og fagområdene Folk og Bærekraft som skal bidra til å styrke arbeidet med mangfold, inkludering og likestilling.

A close-up photograph of a car's steering wheel, showing the leather texture and a red indicator light on the left side. The background is slightly blurred, showing the car's interior.

## 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 Overvåkning og evaluering

### 4.A.1 Beskriv a) hvem som har ansvar for å overvåke effekten og resultatene av tiltak iverksatt og hvordan dette gjennomføres i praksis, b) hvem som har ansvar for å evaluere arbeidet med aktsomhetsvurderinger, og hvordan dette gjennomføres i praksis

- Sentral innkjøpsavdeling skal overvåke risiko tilknyttet innkjøpsprosessen og leverandørvilkår. Avdelingen er ansvarlig for å holde vårt IT-system for leverandør oppfølging oppdatert, inkludert kategorisering og godkjenning av risikoleverandører. Det er utarbeidet en rutine for godkjenning av risikoleverandører og alle innkjøpsansvarlige skal følge en egen godkjenning rutine før det kjøpes varer eller tjenester. Den enkelte avtaleeier skal først sjekke lovpålagte krav knyttet til leverandøren og deretter ved hjelp av et spørreskjema kontrollere sentrale forhold knyttet til leverandøren, herunder om leverandøren følger vår Code of Conduct. Innkjøps sjef skal vurdere svarene og sette status for godkjenning inn i leverandør-oppfølgingssystemet. For leverandører som i første omgang ikke tilfredsstiller våre krav settes det i gang tiltak for å tette gap, med mål om godkjenning. Hvis ikke dialog og tiltak fører til forbedringer innen rimelig tid så avvikles leverandørsamarbeidet.

Sentral innkjøpsavdeling initierer også leverandørrevisjoner og følger opp resultatene av disse i samarbeid med avtaleeier. Både sentralt innkjøp og lokale avtaleeiere må følge opp tiltak rettet mot risikoleverandører. Lokale innkjøpere skal i utgangspunktet bruke de leverandørene som er godkjent fra sentralt hold og kan få støtte fra sentralt innkjøp i valg av leverandører.

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 (verkstedsektor og bilpleie) og transport.

Det er utarbeidet dashboard for oppfølging av relevante KPIer knyttet til innkjøp og leverandører.

#### Indikator:

**Andel godkjente risikoleverandører:** 58% for 2023, 83% for 2024 og 82% for 2025.

Kommentar: Nøkkeltallet viser prosentandel aktivt godkjente risikoleverandører i kategoriene verksted, bilpleie og transport. Gjennom vårt arbeid har vi funnet flere risikoleverandører i 2025, antall risikoleverandører har økt.

- Sentral avdeling for bærekraft: Har ansvar for å overvåke risiko og muligheter knyttet til konsernets ESG-arbeid. I tråd med MMGs strategi for bærekraft blir det jevnlig definert relevante måleparametere og KPIer for å følge opp at vi når målene knyttet til de våre strategiske satsingsområder. Avdelingen har, i samarbeid med finansavdelingen, ansvar for konsernets bærekraftsrapportering, inkludert rapportering av et fullstendig klimaregnskap, samt kvalitetssikring og attestasjon av dette. Bærekraftsavdelingen følger også opp konkrete prosjekter og initiativer for å sikre at konsernet når sine bærekraftsmål.

- Kvalitet & Miljø funksjonene i konsernet har ansvar for overvåkning 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 Direktør for bærekraft, 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 Group. Kommunikasjonsavdelingen mottar informasjon fra Volkswagen Group om bærekraftsrelaterte tema og sikrer at vi får svar på forespørsler.

- Konsernets HMS og HR avdelinger skal 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", i samarbeid med sentral funksjon for compliance og internkontroll. Avdelingen har også ansvar for overordnet oppfølging og måling av effekter knyttet til utviklingsverktøyet "Great Place To Work" (følges også opp på avdelingsnivå). Både sentral HMS- og HR-avdeling overvåker og følger opp relevante KPIer knyttet til sine ansvarsområder, eks. kvinneandel, antall registrerte skader, antall gjennomførte HMS-kurs og antall gjennomførte utviklingssamtaler m.m.

- Sentral funksjon for compliance og internkontroll skal sørge for inkludering i konsernets årlige overordnede risikovurdering og rapportere risikobildet til styret. Avdelingen skal også, i samarbeid med sentral innkjøpsavdeling, rapportere til styret om prioriteringer, status og aktsomhetsvurderinger knyttet til åpenhetsloven og sørge for revisjoner/ tredjepartsvurderinger ved behov. Juridisk avdeling er ansvarlig for forståelse og fortolkning av regelverket. Funksjonen drifter intern varslingskanal for MMG i samarbeid med ekstern partner.

- Controlling funksjonen og lokal ledelse har et særlig ansvar for kontrollrutiner og KPIer som skal overvåke og avdekke uregelmessigheter knyttet til korrupsjon og bestikkelse. Revisor gjennomfører også kontroller på konsernets vegne.

---

#### 4.A.2 Beskriv hvordan dere sannsynliggjør og/ eller måler effekten av tiltak for å redusere risiko

- Økt innkjøp fra godkjente risikoleverandører vil redusere risiko for brudd på menneskerettigheter og dårlige arbeidsforhold i våre verdikjeder. Det at vi sjekker våre leverandører opp mot offentlige godkjenningsordninger og relevante krav og dermed følger opp at våre leverandører har viktige forhold på plass, vil bidra til redusert risiko. 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.

- Den nå etablerte rutinen for kontroll av risikoleverandører har ført til at vi handler med færre leverandører, noen risikoleverandører har ikke fått fornyet avtale med oss.

- Videreutvikling av vårt IT-system for leverandørinformasjon, Ignite, med bedre beskrivelser, kategorisering, risikokartlegging og dokumentasjon vil gi oss økt kunnskap og flere KPIer om våre leverandører, noe som kan gi økt mulighet for risikoreduserende tiltak.

- Vi har også erfart at revisjoner med aktiv oppfølging fra vår side gir økt fokus fra ledelsen hos leverandørene og tettere oppfølging av tiltak lokalt i etterkant, noe som igjen reduserer risiko for brudd.

- Vi forventer også at intern opplæring, kursing og oppfølging mot måleparametere og KPIer vil føre til forbedringer og redusert risiko.

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 og bærekraftsrelaterte KPIer (eks. klimagassutslipp, ISO 9001 og ISO 14001, GPTW)
- Arbeidet med dobbelt vesentlighetsanalyse og bærekraftsrapportering
- Revisjoner og tredjepartsvurderinger
- Rådgivning fra EHN

A man with a beard is working at a computer workstation in a modern office or control room. He is wearing a dark long-sleeved shirt and is looking at a monitor. The room has large windows and modern lighting. The workstation includes a computer monitor, a keyboard, and a mouse. There are also some bottles on the desk. The man is standing and appears to be focused on his work.

## 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

På konsernets nettside ([www.moller.no](http://www.moller.no)) kommuniserer vi konsernets Policy for bærekraft, Redegjørelse om aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis i tråd med åpenhetsloven, konsernets egen Code of Conduct og Etsiske retningslinjer for leverandører. I års- og bærekraftsrapporten kommuniserer vi årlig status og prioriteringer og her finnes blant annet klimaregnskapet og dobbelt vesentlighetsanalyse: <https://moller.no/no/om-oss/arsrapporter/2025>

Direkte kommunikasjon med berørte interessenter kan foregå via konsernets kundesenter og kommunikasjonsavdelinger. Organisasjonen kommuniserer også direkte med leverandører gjennom kontraktsbestemmelser, avtaler, generelle vilkår, etiske retningslinjer for leverandører, møter, skriftlig korrespondanse, leverandørbesøk og oppfølging av revisjoner.

For egne ansatte kommuniserer vi gjennom vårt intranett, vårt styringssystem, gjennom nyhetssaker i fellesskapet knyttet til vår Teams-plattform og via kurs- og møtevirksomhet.

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 fortsatt distribueres 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 i Møller Mobility Group 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](http://www.moller.no)
- Bærekraft har eget område/egen fane på konsernets nettside [www.moller.no](http://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](http://www.etiskhandel.no) og MMGs nettside [www.moller.no](http://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](mailto:aapenhetsloven@moller.no)
- Henvendelser håndteres av kommunikasjonsdirektør i Møller Mobility Group og en dedikert ressurs hos MMGs Kundesenter
- En sentralisert kjernegruppe kan bistå i vurderinger



## 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

- 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 eksterne revisjoner ble det avdekket avvik knyttet til to av våre leverandører innen bilpleie i Norge. Avvikene er fulgt opp og alle avvik er blitt lukket i løpet av 2025. MMG har samarbeidet med leverandørene om gjenoppretting.

---

## 6.B Sikre tilgang til klagemekanismer

### 6.B.1 Beskriv hva virksomheten gjør for å sikre at ansatte og andre interessenter, spesielt påvirkede arbeidere og lokalsamfunn har tilgang til varslingskanaler og klagemekanismer

- Ansatte kan varsle til nærmeste overordnede, andre i ledelsen, HR, arbeidsmiljøutvalg eller tillitsvalgte. Ansatte kan også benytte MMGs varslingskanal for arbeidstakere. Varslingsrutinene er beskrevet i Code of Conduct og er tilgjengelig via konsernets nettsider.
- Eksterne henvendelser, både spørsmål og klager, håndteres via MMGs Kundesenter eller rettes direkte til selskapenes kommunikasjonsavdelinger, via mailadressen aapenhetsloven@moller.no. Eksterne kan også sende direkte henvendelse til vår eksterne samarbeidspartner på varslingssaker, Deloitte.
- 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



# Verifikasjon

Dokument-ID 09222115557575613478

## Dokument

### Møller Mobility Group

Hoveddokument

53 sider

Initiert 2026-04-16 16:10:36 CEST (+0200) av Etisk handel

Norge (EhN)

Ferdigstilt 2026-04-17 12:03:03 CEST (+0200)

## Initiativtaker

### Etisk handel Norge (EhN)

info@etiskhandel.no

## Underskriverne

<b>Øyvind Schage Førde Styreleder og eier (ØSFSoe)</b> oyvind@aars.no Signert 2026-04-17 09:41:44 CEST (+0200)	<b>Harald Møller Styremedlem og eier (HMSoe)</b> harald@aars.no Signert 2026-04-16 16:12:03 CEST (+0200)
<b>Jon Morten Møller Styremedlem og eier (JMMSoe)</b> morten.moller@moller.no Signert 2026-04-17 10:44:49 CEST (+0200)	<b>Anne Catrine Møller Styremedlem og eier (ACMSoe)</b> annecatrine@aars.no Signert 2026-04-16 16:31:17 CEST (+0200)
<b>Laxmi Akkaraju Styremedlem (LAS)</b> laxmiakk@gmail.com Signert 2026-04-16 16:43:48 CEST (+0200)	<b>Geir Karlsen Styremedlem (GKS)</b> geir.karlsen@norwegian.com Signert 2026-04-17 12:03:03 CEST (+0200)
<b>Anne Dingstad Styremedlem (ADS)</b> dingstad.anne@gmail.com Signert 2026-04-17 10:50:55 CEST (+0200)	<b>Petter Hellman Konsernsjef (PHK)</b> petter.hellman@moller.no Signert 2026-04-16 16:51:48 CEST (+0200)

Denne verifiseringen ble utstedt av Scrive. For mer informasjon/bevis som angår dette dokumentet, se de skjulte vedleggene. Bruk en PDF-leser, som Adobe Reader, som kan vise skjulte vedlegg for å se vedleggene. Vennligst merk at hvis du skriver ut dokumentet, kan ikke en utskrevet kopi verifiseres som original i henhold til bestemmelsene nedenfor, og at en enkel utskrift vil være uten innholdet i de skjulte vedleggene. Den digitale signeringsprosessen (elektronisk forsegling) garanterer at dokumentet og de skjulte vedleggene er originale, og dette kan dokumenteres matematisk og uavhengig av Scrive. Scrive tilbyr også en tjeneste som lar deg automatisk verifisere at dokumentet er originalt på:  
<https://scrive.com/verify>

