

## Saksprotokoll 09.-10.06.2020 - fylkestinget

Fylkesordførar gav slikt svar:

«Miljøkrav ved ferjeanboda og bussanbod i tidlegare Hordaland fylkeskommune var utforma for å redusere klimapåverknaden frå energiforbruket. Det var fokus på både produksjonen og bruken av energien. Det vart mellom anna sett krav om fornybar energikjelde og evaluert CO2-kutt som tek omsyn til heile verdikjeda til energien. Dette vart førebudd før det allment vart sett fokus på råstoffproblematikken knytt til batteria, og det var ikkje stilt krav knytt til dette i konkurransen den gongen.

Skyss Kringom utveksler erfaringar med Ruter mellom anna gjennom Miljø- og materiellkomiteen til Kollektivtrafikkforeningen og er difor godt kjend med dei gjennomførte verdikjedeanalysane. Analysen syner mellom anna at utvinning av råmaterial til batteriproduksjonen kan føre til brot på menneskerettar, barnarbeid, korrupsjon og miljøydelegging. Det manglar etablerte standardar for industrien og verdikjedene er svært kompliserte. Det er knytt stor risiko til utvinning av kobolt i DR Kongo, der det er vanskeleg å få oversikt over kvar materiala er utvunne.

I 2016 stod DR Kongo for 54 % av koboltutvinninga i verda. 49 % av dei kjende globale reservene ligg her. Landet er prega av svake statlege institusjonar og ein del av gruedrifta skjer i smågruver utafor formelt arbeidsliv. Det aukar risiko for barnarbeid, brot på menneskerettar og korrupsjon. Samstundes er det dokumentert at utvinninga av gull, wolfram, tinn og tantal bidreg til å finansiere væpna grupper i den austlege delen av landet.

Råstoffproblematikken kan reduserast gjennom teknologiutvikling: Nye batteri treng mindre kobolt enn før. Samstundes utgjør råstoff ein viktig inntektskjelde for land som DR Kongo. Difor er det ikkje ønskeleg å stoppe bruken av alle slike råstoff, men å bidra til ei trygg og berekraftig utvinning.

### **Spørsmål 1:**

I ferjeanbodet var det ikkje stilt krav til batterisamansetting. I dei nye ferjene er det nytta NMC-batteri, som inneheld kobolt. Det er p.t. ikkje henta inn noko informasjon om kobolten er utvinne i Kongo og kva batteriproducenten og råstoffleverandørane eventuelt har gjort for å unngå brot på menneskerettar, barnarbeid, korrupsjon eller miljøydelegging (føre-var-tiltak).

I bussanbodet for Bergen sentrum var det heller ikkje stilt krav til batterisamansetting. I bussane som no er i produksjon vert det, så langt Skyss Kringom kjenner til, installert LFP- og LTO-batteri. Desse inneheld ikkje kobolt. Det ligg ikkje føre noko informasjon om relevante føre-var-tiltak.

### **Spørsmål 2:**

I Skyss Kringom sine kontraktar er det stilt krav om at operatørar og deira underleverandørar skal etterleve grunnleggjande sosiale og etiske krav: "Produkt som skal leverast til Oppdragsgjevar skal vere framstilte under tilhøve som samsvarar med krav gitt i sentrale FN- og ILO-konvensjonar og nasjonal arbeidslovgjeving på produksjonsstaden (...) Operatør er pliktig til å følgje og syte for at underleverandørar etterlever oppdragsgjevar sine «Handlingsreglar for leverandørar»." I dei internasjonale retningslinjene og i våre handlingsreglar er barne- og tvangsarbeid, korrupsjon og miljøydeleggingar eksplisitt utelukka. Oppdragsgjevar har rett til innsyn og dokumentasjon på Operatør si oppfyljing av desse krava. Vidare har oppdragsgjevar plikt til å følgje opp kontraktskrav og det vil difor vere naturleg å undersøkje verdikjeda til batteriråstoff nærare framover.

### **Spørsmål 3:**

Skyss Kringom vil setje fokus på problematikken ved å samle informasjon om dagens råstoff og eventuelt avdekkje problematiske tilhøve. I det vidare vil Skyss Kringom bidra til utviklinga av felles verktøy for transparens (standardar og sertifiseringsordningar) og ta desse i bruk i kravstilling og oppfølging av operatør og underleverandørar.

### **Spørsmål 4:**

Verdikjedeanalysane frå Ruter gjev eit faktagrunnlag som alle kollektivtrafikkselskap kan

byggje vidare på. Det pågår no eit internasjonalt arbeid i kollektivbransjen for å få på plass eigna verktøy for å sikre berekraftig og miljøvenlege ressursar i elektriske køyretøy og fartøy: Ruter og andre nordiske kollektivtrafikksselskap tok i november 2019 initiativ til å etablere ein bransjestandard for livsyklusanalyse av elektriske bussar. Skyss støtter dette arbeidet og forventar å ta verktøyet i bruk så snart det er tilgjengeleg.

Vidare er det mykje å lære av andre kollektivtrafikksselskap. Til dømes har Ruter gjennomført ei systematisk undersøking av korleis innkjøpa deire påverkar FN sine berekraftsmål, for å setje fokus på dei berekraftmåla som er mest relevante. Slik kan ein sikre ei heilskapleg tilnærming og gjere klimatiltak mest mogleg sosialt og miljømessig berekraftig.

Oppsummert vurderer Skyss Kringom det som vesentleg å få fram informasjon om dei batteria som no er og vert tekne i bruk, støtte utvikling av felles verktøy for kravstilling og oppfølging og å ta desse i bruk.»

**Symphorien Pombé (SV)** sette fram slikt forslag:

«Vestland fylkeskommune vil gjennomføre ein verdikjedeanalyse for bla. batteri innanfor nullutsleppkøyretøy som kjører i oppdrag for fylkeskommunen, samt stille krav om transparens i leverandørkjeden av batteri- og køyretøyprodusenter.»

Fylkestinget tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast.

Fylkestinget vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

Forslaget vart handsama som PS 87/20 «Mineralelektrifisering».