

Fylkestinget onsdag 10. juni 2020 Interpellasjon med svar frå fylkesordføraren

Symphorien Pombe, SV: Mineralelektrifisering

«Hver enkelt av innbyggere slipper ut 10 tonn CO₂ årlig. Det innebærer at med 636.533 innbyggere i Vestland fra 01.01.2020 slipper ut 6.365.330 tonn årlig. Å være ansvarlige fylkestingspolitikere er å kutte vårt felles regionale utslipp, men samtidig må vi ha mer kunnskap om hvordan våre fungerende miljøtiltak påvirker klima og miljø i mange andre land.

Nullutslipps Vestland med elektrifisering av transporten er en del av løsningen, men i elektrifiseringen er bruk av batterier som er avhengig av knappe mineraler med uklart opphav. Batterier til elektrisk står sentralt i overgang til lavutslipps fylket vårt. En Nederlands studie før jul i fjor advarte mot miljøskader fra fornybarsatsing. Samme rapport understreket at det vil være mangel på mineraler fra 2021. Mineralene det handler om, er de den kongolesiske gynecologen og Nobel prisvinner i 2018, Denis Mukwege poengterte i sin Nobels fredstale. Det er kobolt, der 70% kommer fra Kongo, som er viktig for liten-ion batterier, samt tantal som er viktig til bruk i elektronisk og batterier i elektroniske biler.

På et seminar i mars presenterte Ruter en verdikjedeanalyse for buss og båter, som blant annet gir en oversikt over risikoområder for mineraler som inngår i batterier, som kobolt, nikkel og litium. Fra et klima- og miljøperspektiv ble det pekt på at det er på tide å stille krav om transparens i leverandørkjeden av batteri- og kjøretøyprodusenter. Det ble nevnt at produsenter bør kunne dokumentere miljøpåvirkningen av batterier og kjøretøy over deres livssyklus, slik man har jobbet lenge med når det gjelder materialer til byggsektoren.

Amnesty internasjonalt signaliserte at gruvearbeidere i Kongo, inkludert barn, risikerer liv og helse for batteriet i mobilene våre. Selskapene må produsere etiske batterier - uten barnearbeid og farlige arbeidsforhold. Utvinning av kobolt er forbundet med høy risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter.

Digitaliseringsdirektoratet har utarbeidet et kontraktsvilkår for konfliktmineraler som i dag er i bruk i offentlige innkjøp av IT-utstyr, og som de planlegger å sende ut på høring til produsenter av elbiler, elbusser, elbåter, eltog.

Vestland leder elektrifisering av transportsektoren og vi er en stor innkjøper, derfor er mine spørsmål til fylkesordføreren:

- I hvilken grad har fylkeskommune oversikt over verdikjeden for risikoområder for mineraler som inngår i batterier som kobolt, nikkel og litium i de nye elektriske ferjene i Hordaland og i de nye elektriske bussene i Bergen sentrum?
 - I hvilken grad har Vestland fylkeskommune stilt krav om transparens i leverandørkjeden av batteri- og kjøretøyprodusenter?
 - På hvilken måte kan Vestland fylkeskommune som en stor offentlig innkjøper bidra til å sikre at utvinning av kobolt blir gjort under trygge og gode arbeidsforhold?
 - Hva kan fylkeskommunen gjøre for å sikre at mineral som er heilt nødvendig for å sikre nullutslipp innan transportsektoren har berekraftig og miljøvennleg opphav?
- Det er denne delen som manglet i interpellasjonen.
- Vil fylkesordføreren ta initiativ til at det blir stilt krav til mineral for batteri innen transportsektoren?

Forslag til vedtak:

Vestland fylkeskommune vil gjennomføre ein verdikjedeanalyse for bla. batteri innenfor nullutslippkjøretøy som kjører i oppdrag for fylkeskommunen, samt stille krav om transparens i leverandørkjeden av batteri- og kjøretøyprodusenter.»

Fylkesordfører gir 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, barnearbeid, korrupsjon og miljøødelegging. 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 gruvedrifta skjer i smågruver utafor formelt arbeidsliv. Det aukar risiko for barnearbeid, 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 utgjer 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 hvilken grad har fylkeskommune oversikt over verdikjeden for risikoområder for mineraler som inngår i batterier som kobolt, nikkell og litium i de nye elektriske ferjene i Hordaland og i de nye elektriske bussene i Bergen sentrum?

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, barnearbeid, korrupsjon eller miljøødelegging (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 hvilken grad har Vestland fylkeskommune stilt krav om transparens i leverandørkjeden av batteri- og kjøretøyprodusenter?

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 arbeidslovgeving 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 miljøødeleggingar 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:

På hvilken måte kan Vestland fylkeskommune som en stor offentlig innkjøper bidra til å sikre at utvinning av kobolt blir gjort under trygge og gode arbeidsforhold?

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:

Hva kan fylkeskommunen gjøre for å sikre at mineral som er heilt nødvendig for å sikre nullutslepp innan transportsektoren har berekraftig og miljøvennleg opphav?

Verdikjedeanalysane frå Ruter gjev eit faktagrunnlag som alle kollektivtrafikksselskap 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 berekraftmål, 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.