

Redegjørelse etter åpenhetsloven

Lysholm Bil-konsernet

Herunder Aoly Holding AS

og Lysholm Bil AS

Regnskapsåret 2024

Innholdsfortegnelse

[Introduksjon](#)

[Om Lysholm Bil](#)

[Hvem vi er](#)

[Hvordan vi skal jobbe med åpenhetsloven](#)

[Prosess for aktsomhetsvurderinger](#)

[System for risikovurdering](#)

[Risikovurderinger og faktiske negative påvirkninger](#)

[Egen drift](#)

[Leverandørkjeden](#)

[Risiko for negative påvirkning på grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold](#)

[Biler og kjøretøy](#)

[Dekk](#)

[Batterier](#)

[Transport](#)

[Faktisk negativ påvirkning](#)

[Vårt ansvar og tiltak](#)

[Tiltak og veien videre](#)

[Kilder](#)

[Signatur](#)

Introduksjon

Aoly Holding AS (morselskap) og Lysholm Bil AS er omfattet av åpenhetsloven for regnskapsåret 2024. Åpenhetsloven stiller tre hovedkrav til virksomheter som omfattes av loven:

1. Utføre en aktsomhetsvurdering for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.
2. Publisere en rapport/redegjørelse for aktsomhetsvurderingen på selskapets nettside, som inkluderer:
 - En generell beskrivelse av selskapets organisering, driftsområde, rutiner og retningslinjer for å håndtere faktiske og potensielle negative konsekvenser på grunnleggende menneskerettigheter og gjennomføring av aktsomhetsvurderinger.
 - Informasjon om identifiserte faktiske og potensielle negative påvirkninger og vesentlige risikoer for negative påvirkninger på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet og hos forretningsforbindelser.
 - Informasjon om tiltakene som er implementert for å håndtere de identifiserte risikoene og forventet resultat av disse.
3. Gi informasjon til enhver som etterspør dette om selskapets virksomhet og dens aktsomhetsvurdering, hva enten det gjelder selskapet som helhet, eller til en særskilt vare eller tjeneste virksomheten tilbyr.

Denne redegjørelsen tar for seg hvordan Lysholm Bil-konsernet jobbet for å etterleve lovkravene.

Om Lysholm Bil

Hvem vi er

Aoly Holding AS er majoritetseier i Lysholm Bil-konsernet, og i følgende redegjørelse omtales Aoly Holding AS og Lysholm Bil AS som Lysholm Bil. Lysholm Bil er en bilforhandler som selger bruktbiler i alle prisklasser. Virksomheten omhandler salg av brukte biler, både til privat- og bedriftsmarkedet. Selskapet er spesielt kjent som en aktør som selger biler i høy prisklasse, og biler med særpreg.

Vi hadde i 2024 hovedkontor og utsalgssted på Tunga i Trondheim, men har fra og med 2025 flyttet inn i nye lokaler på Flatåsen. Lysholm Bil-konsernet har 16 fulltidsansatte fordelt på fire avdelinger. Selskapet har en administrasjons- og innkjøpsavdeling og en klargjøringsavdeling. Administrasjonen tar for seg alt det administrative og innkjøp, mens klargjøringsavdelingen vasker og klargjør biler for salg og foto. I tillegg har vi et tett samarbeid med våre

søsterselskaper Lysholm Bil Drammen AS i Drammen, Lysholm Bil Outlet AS som er Trondheimsbasert, og Autogrossisten AS som også er Trondheimsbasert. Lysholm Bil Drammen AS og Lysholm Bil Outlet AS ble etablert i 2023, mens Autogrossisten AS ble etablert i 2024.

Selv om vi holder til i Trondheim, har vi kunder fra hele landet, særlig for våre premiumbiler. Vårt marked er derfor hele Norge, men størst andel av salget foregår i Nord-Norge, Trøndelag og på Østlandet.

Lysholm Bil er et ungt selskap som har hatt svært stor vekst de siste årene. Vi jobber derfor med å sikre en god administrasjon og hensiktsmessig drift tilpasset vår vekst og våre vekstmål.

Vår leverandørkjede

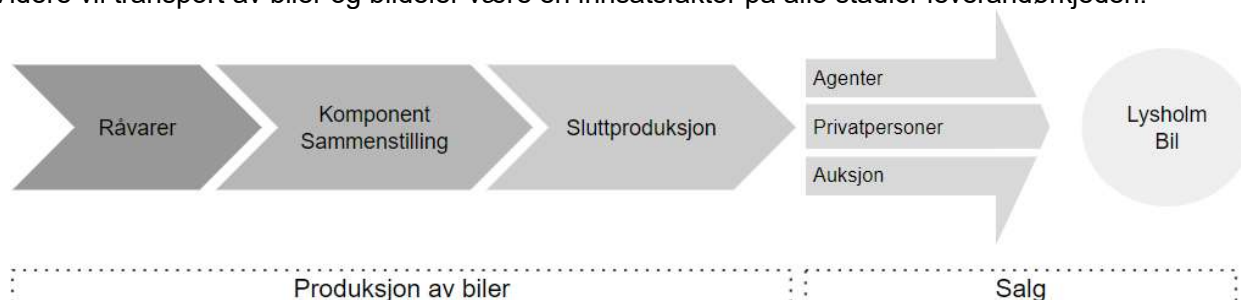
Leverandørkjeden for biler og kjøretøy er lang og kompleks. Lysholm Bil driver utelukkende med kjøp, salg og klargjøring av biler til og for sluttbrukere, og opererer derfor i enden av leverandørkjeden, nærmere bestemt i salgsdelen.

Vi kjøper og importerer biler fra flere typer aktører. Vi kjøper biler på auksjonsplattformer, fra andre bilforhandlere eller agenter. I tillegg kjøper vi biler av privatpersoner, enten direkte fra privatpersoner, innbytte av biler eller via nettmarkeder som for eksempel Finn.no.

Neste ledd i leverandørkjeden er selve bilprodusentene. Vi har ingen begrensning på hvilke produsenter eller bilmerker vi fører, og selger derfor biler som er produsert over hele verden. Bilproduksjon kan grovt sett deles inn i tre deler:

- Sluttproduksjon: Sammenstilling av bildeler og sluttmontering av kjøretøy
- Komponentssammenstilling: Denne delen består av flere ledd og består av å sammenstille råvarer til ferdige bildeler
- Råvare: Denne delen består av utvinning av råvarer som skal sammenstilles

Videre vil transport av biler og bildeler være en innsatsfaktor på alle stadier leverandørkjeden.



Figur 1. En forenklet visualisering av vår leverandørkjede

Hvordan vi skal jobbe med åpenhetsloven

For oss er det viktig å ivareta menneskene som jobber hos oss og menneskene i leverandørkjeden. Vi ønsker å være en seriøs aktør som våre kunder kan stole på. Vi har derfor store forventninger til oss selv og våre forretningsforbindelser. Det er derfor avgjørende for oss å jobbe med aktører som har det å ivareta menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold som en prioritet.

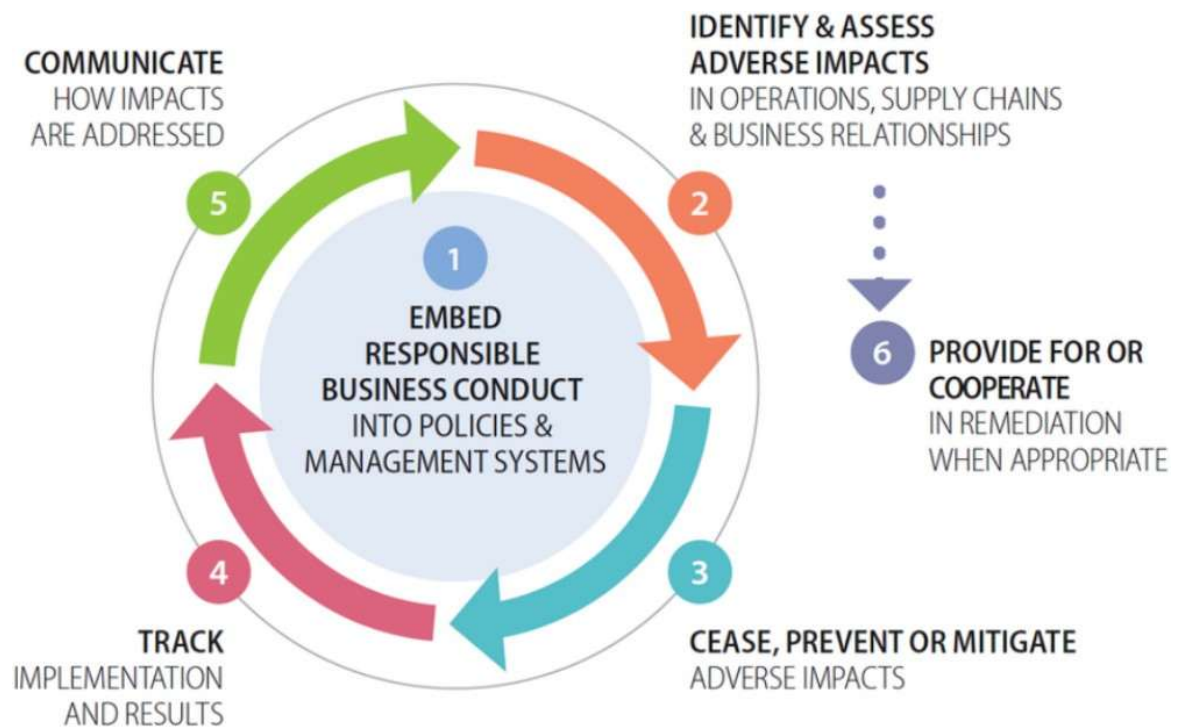
Vi jobber derfor med å forankre arbeidet med åpenhetsloven og sikre en god struktur og prosess som gjør det lett for oss å ta ansvar og utøve positiv påvirkning der det er mulig. Dette vil for eksempel innebære å få på plass en god rutine for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger, oppdaterte retningslinjer for innkjøp, etiske retningslinjer, varslingsystemer mm.

Prosess for aktsomhetsvurderinger

Den norske åpenhetsloven går lenger enn mange andre lignende regelverk. Ikke bare må selskaper som omfattes av loven vurdere risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet; aktsomhetsvurderingen skal i tillegg omfatte hele virksomhetens oppstrøms verdikjede. Videre kan hvem som helst kontakte virksomheter som omfattes av loven og be om innsyn i virksomhetens aktsomhetsvurdering og de faktiske og potensielle negative virkningene som er identifisert, både på selskapsnivå, men også for en enkelt vare eller tjeneste. Dette nødvendiggjør en detaljert og grundig aktsomhetsvurdering av leverandørene våre.

Vi ble omfattet av åpenhetsloven for første gang for regnskapsåret 2023 og er derfor i startfasen av det å gjennomføre en aktsomhetsvurdering. Vi jobber med å sikre en hensiktsmessig og god prosess som er i samsvar med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og kravene i den norske åpenhetsloven.

OECDs retningslinjer er visualisert i figuren nedenfor og beskriver prosessen med å identifisere og redusere risiko, samt viktigheten av å overvåke og kommunisere resultatene av aktsomhetsvurderingen.



Figur 2. Visualisering av aktsomhetsvurderingsprosessen

System for risikovurdering

Det å kartlegge risiko for brudd på menneskerettigheter og ikke anstendige i arbeidsforhold blant leverandører og forretningspartnere er en viktig del av aktsomhetsvurderingen og grunnleggende for å implementere målrettede tiltak. Innenfor våre egne operasjoner har vi god oversikt over de faktiske og potensielle risikoene for brudd for egne ansatte, men frem til aktsomhetsvurderingen er ferdigstilt, vil Lysholm Bil bruke Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin Høyrisikoliste til å kartlegge og identifisere risiko i deres leverandørkjede.

Risikovurderinger og faktiske negative påvirkninger

Egen drift

For vår egen drift er hovedfokuset på HMS og arbeidsforholdene for både administrasjonen og klargjøringsavdelingen. Per nå er det ingen forhold som tilsier at det er faktisk eller signifikant risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter i noen av avdelingene.

De som jobber i klargjøringsavdelingen utsettes derimot for potensielt skadelige kjemikalier i klargjøringsprosessen. Her har vi implementert tiltak for å sikre ivaretagelsen av de ansattes helse og sikkerhet.

Leverandørkjeden

Risiko for negative påvirkning på grunnleggende menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold

Det er flere risikoer for negativ påvirkning knyttet til forskjellige typer produkter i bilbransjen. De områdene som DFØ i sin Høyrisikoliste har pekt ut er:

Biler og kjøretøy

Biler består av anslagsvis opptil 10 000 forskjellige typer komponenter innenfor alt fra metall og plast til elektronikk og glass. Dette gjør at leverandørkjeder til biler er lange og komplekse, og derfor vanskelig å få god oversikt over. Det brukes mange forskjellige type råvarer og delene produseres og sammenstilles over hele verden. Det at leverandørkjeden er såpass kompleks gjør at risiko for brudd blir forhøyet da det er vanskelig å ha god oversikt.

I råvareleddet er det høy risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter som barnearbeid, tvangsarbeid i tillegg til høy risiko for dårlig arbeidsforhold i form av dårlige lønninger, lange arbeidsdager, manglende fagforeningsrettigheter og andre sosiale risikoer. I sammenstillingsleddet er det i større grad risiko for dårlig arbeidsforhold, som lave lønninger og dårlige arbeidsforhold. Dette vil i stor grad varierer ut fra landet de opererer i.

Dekk

Dekk er en av komponentene som har særskilt høy risiko. Dette er fordi de består av mange hundre forskjellige typer råvarer som natur og syntetisk gummi, nylon, petroleum mm. Videre foregår produksjon av dekk og dens komponenter over hele verden som medfører en kompleks verdikjede.

Det er identifisert både brudd på grunnleggende menneskerettigheter og dårlige arbeidsforhold ved innhøsting av gummi fra gummitrær og i sammenstillingsleddene i gummiproduksjon. Det er blant annet identifisert barnearbeid, brudd på urfolks rettigheter, samt store HMS risiko som følge at arbeidere utsettes for giftige kjemikalier uten tilstrekkelig arbeidsklær og beskyttelse.

Batterier

Batterier er også blant komponentene som har særskilt høy risiko. Her er det særlig ved utvinning av råvarer som brukes i batterier, som litium, kobolt og andre metaller som utgjør en risiko for negativ påvirkning. Her er det særlig risiko for barnearbeid, tvangsarbeid og farlige arbeidsforhold.

Transport

Transport er en sentral del av vår leverandørkjede, da vi både importerer produkter inn i landet og transporterer biler over hele landet til kunder.

Transportindustrien har en økt risiko for negative påvirkninger på grunn av sin omfattende bruk av ulisensierte underleverandører, utilstrekkelige hvileperioder, for lange arbeidsdager, ikke-levelige lønninger, ufaglærte sjåfører og kjøretøy i dårlig stand. Videre utsettes lokalsamfunn og arbeidstakere i leverandørkjeden for risiko på grunn av utvinning og bearbeiding av råmaterialer (som stein, mineraler og metaller) som brukes i produksjonen av transportkjøretøy, særlig når disse kjøretøyene produseres i land hvor arbeidslivslovgivning og arbeidslivsstandarder er svake eller dårlig håndhevet.

Faktisk negativ påvirkning

Per i dag er vi ikke kjent med at det er oppdaget eller blitt varslet om faktisk negativ påvirkning på menneskerettigheter eller arbeidsforhold i vår egen leverandørkjede. Vi erkjenner at det ikke nødvendigvis betyr at det ikke finnes negativ påvirkning i vår leverandørkjede, men heller at det ikke har blitt oppdaget.

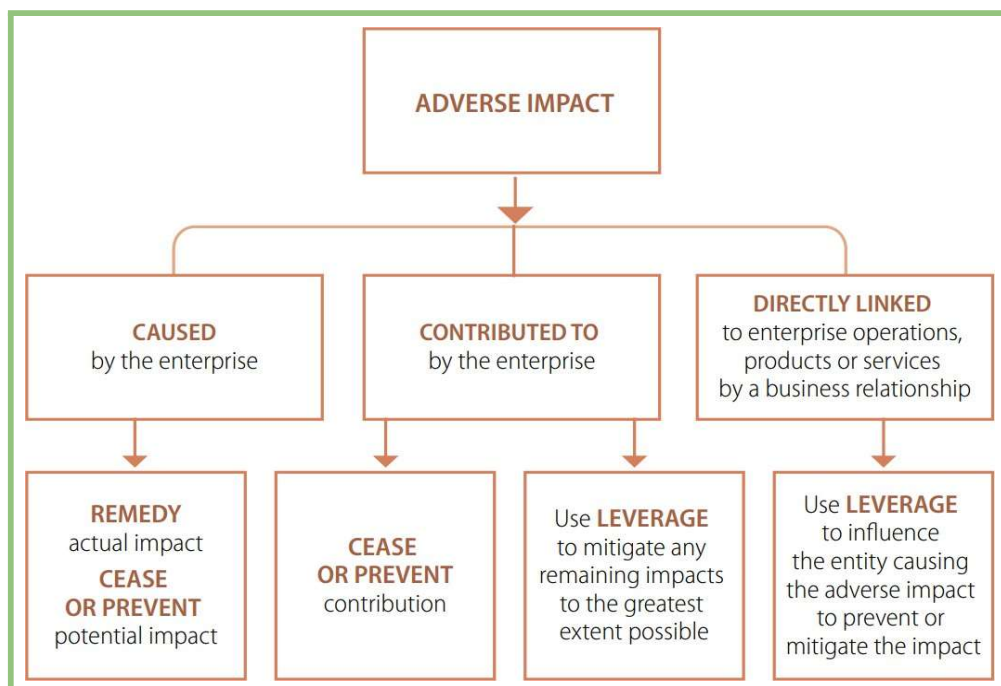
Vi skal fremover jobbe med å forbedre våre rutiner slik at vi i større grad kan fange opp og implementere tiltak mot eventuelle brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Vårt ansvar og tiltak

Som beskrevet ovenfor krever åpenhetsloven at bedrifter gjennomfører aktsomhetsvurderinger for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i samsvar med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Dette inkluderer ikke bare å identifisere faktiske og potensielle negative påvirkninger, men også å iverksette tiltak for å håndtere og redusere disse negative påvirkningene.

Innhold i og omfang av tiltakene som implementeres skal stå i forhold til virksomhetens art, kontekst, størrelse og risikoen for negativ påvirkning. Dette vil si at desto større et selskap er, desto mer forventes det at selskapet implementerer av tiltak for å håndtere sine påvirkninger.

Aktuell lovgivning og forarbeider oppmunttrer bedrifter til å bruke sin innflytelse for å skape endring heller enn å kutte båndene med leverandøren. Dette er eksemplifisert i tabellen nedenfor:



Tiltak og veien videre

Vi er i en høyrisikobrandsje, og selv om risikoen i all hovedsak ligger i vår leverandørkjede, føler vi på et ansvar og et ønske om å gjøre det vi kan for å begrense og forhindre negativ påvirkning på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Første steg er å forankre arbeidet med åpenhetsloven for å sikre etterlevelse og muliggjøre effektive tiltak for å håndtere risiko. Dette skal vi gjøre ved å:

- Ferdigstille aktsomhetsvurderingen og i større grad kartlegge risikoene knyttet til vår verdikjede
- Implementere rutiner og retningslinjer for å sikre grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i vår egen virksomhet og leverandørkjeden
- Oppdatere våre innkjøpsrutiner
- Etablere og sikre implementering av interne og eksterne varslingsrutiner
- Gjennomføre opplæring av nye ansatte slik at de forstår lovkravene og hvordan vi skal sikre etterlevelse
- Etablere en rutine for håndtering av innsynsbegjæringer

Ved gjennomføring av disse tiltakene er det ventet at vi vil være godt rustet til å jobbe målrettet og effektivt med tiltak som kan redusere eller forhindre negative påvirkninger på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold

Kilder

- Figur 2: <https://www.oecdguidelines.nl/oecd-guidelines/due-diligence>
- DFØ Høyrisikolisten:
https://anskaffelser.no/sites/default/files/risikovurdering_for_brudd_pa_menneskerettigheter_i_produksjon_av_kjoretoy_swedwatch_2020.pdf
- Arbeidstilsynet: <https://www.arbeidstilsynet.no/om-oss/prioriterte-aktiviteter/transport/>

Signatur

Anders Olaus
Lysholm
(elektronisk signering)

Joakim Wågø-Gundersen
Nesshaug
(elektronisk signering)