



ELBILER - KOBOLT

AP-topp vil skjerpe kontrollen med bruk av kobolt i elbiler

Har hatt møte med elbilprodusenter og -importører.

- 7. JAN. 2019 - 16:20

Norge må bruke sin posisjon som elbil-land til å sørge for at kontrollen med bruken av mineralet kobolt blir bedre, mener Aps Anniken Huitfeldt.

– Når det gjelder elbiler, er ikke Norge et lite land. Det blir lagt merke til når vi setter søkelyset på dette. Det vi gjør og sier, er viktig, sier Huitfeldt til NTB. Kobolt blir ofte framstilt under sterkt kritikkverdige forhold og er av mange omtalt som «blodmineral».

Ap-politikeren, som leder Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé, hadde mandag møte med representanter for en rekke større elbilprodusenter og bilimportører, samt organisasjoner som Amnesty, The Extractive Industries Transparency Initiative (EITI) og Initiativ for etisk handel. Også Telenor og Telia deltok.

- Rapport: [Spår mangel på kobolt innen 2025 \(TU Ekstra\)](#)

Krig og kobolt

Sammen med Aps energi- og miljøpolitiske talsperson Espen Barth Eide tok Huitfeldt initiativ til møtet etter at den kongolesiske legen Denis Mukwege var i Norge for å motta Nobels fredspris. Hans rystende beretninger om systematiserte voldtekter som følge av krigen i Øst-Kongo, og hvordan denne krigen drives av vestens sterkt økende etterspørsel etter kobolt, gjorde inntrykk. Kobolt brukes i blant annet elbiler og mobiltelefoner.

– Sammen med resten av komiteen møtte jeg Mukwege dagen etter fredsprisutdelingen, og det ble klart for meg at vi måtte gjøre noe. Vi må snu hver stein, sier Huitfeldt.

En elbil inneholder om lag 20 kilo kobolt. Over 60 prosent av verdens koboltreserver finnes i Kongo, der organisasjoner som African Resources Watch og Amnesty har avdekket både barnarbeid og livsfarlige forhold i gruvene.

Nå må både elbilprodusentene, myndighetene og forbrukerne gjøre sitt for å ta ondet ved roten, mener Huitfeldt.

- **Analyse:** [20 prosent av behovet for kobolt kan dekkes ved resirkulering](#)

Bør kreve innsyn i verdikjeden

– Produsentene kan stille krav om at leverandørene av kobolt bruker gruver der man kan følge hele verdikjeden, sier hun.

Et problem er nemlig at det kan være vanskelig å spore om kobolt kommer fra en illegal gruve. Mineralet skifter gjerne hender gjennom mange ledd og selskaper og fraktes over halve kloden før det raffineres.

– Forbrukerne bør også være påpasselige med å spørre om hvor kobolten i batteriet kommer fra, og slik legge press på bilselgerne, sier Huitfeldt.

Fra myndighetenes side kan det være snakk om å innføre spesielle sertifiseringsordninger, særlig når det gjelder å resirkulere batterier, både fra elbiler og mobiltelefoner.

– Nå vil vi jobbe videre med industrien og organisasjonene om konkret oppfølging. Blant annet kan vi ta opp saken med andre land der elbilsalget er under oppseiling, som Kina, konstaterer Huitfeldt.

- **Konfliktmineral:** [Derfor er kobolt en hard nøtt i det grønne skiftet \(TU Ekstra\)](#)

Elbilforeningen: Bra!

Ifølge britiske Daily Mail og Sky News jobber rundt 40.000 barn i Kongos gruver, noen av dem helt nede i 4-årsalder.

Generalsekretær i Norsk Elbilforening, Christina Bu, mener det er bra at det rettes oppmerksomhet mot arbeidsforholdene bak elbil-batteriene.

– I fjor begynte vi å stille spørsmål om kobolt. Tida er forbi der internasjonale bilprodusenter kan drive på i lukkede rom. Dieselskandalen burde være nok til å forstå det. Forbrukerne forandrer seg. De krever nå en helt annen åpenhet, sier Bu til [Filter Nyheter](#)