

Bolags- stämmorapport 2025



Innehåll

	Sidan
Tillsammans blir vi starkare.....	5
Lång tradition av ägarstyrning	5
Årsstämman – ett tillfälle att påverka	6
Stämmosäsongen 2025.....	6
Röstning på årsstämmorna 2025.....	8
AAK	8
AddLife.....	9
AddTech	9
Alfa Laval	10
Asmodee Group	11
Assa Abloy.....	11
Atlas Copco	12
Beijer Ref	12
Bilia.....	13
Billerud	13
Bolidens extrastämma januari	14
Boliden.....	14
Castellum	15
Castellum extrastämma juli	16
Dometic Group.....	16
Electrolux	17
Elekta.....	18

Embracer	18
Epiroc	19
EQT.....	20
Ericsson.....	20
Essity	21
Fabege	22
Fastighets AB Balder.....	23
Fortnox	23
Getinge.....	24
Handelsbanken	25
Hennes & Mauritz	26
Hexagon	27
Hexpol	27
Husqvarna	28
Investor	29
Lifco	30
Munters	31
Nibe Industrier	31
Sagax	32
Sandvik	33
SCA	33
SEB	35
Sectra	36
Skanska.....	36

SSAB.....	37
Swedbank.....	38
Swedish Orphan Biovitrum.....	39
Tele2	40
Telia Company	41
Thule Group	42
Trelleborg	42
Vitec Software Group	43
Volvo.....	43
Volvo Cars extrastämma februari.....	44
Volvo Cars	45



Tillsammans blir vi starkare

KPA Pension ägs till 60 procent av Folksam och till 40 procent av SKR. Ägandeskapet gör att vi delar många funktioner med Folksam, till exempel för kapitalförvaltning och hållbarhet. Fördelarna med en gemensam hållbarhetsorganisation är många. Förutom att vi jobbar mer effektivt blir vårt påverkansarbete starkare. På bolagsstämmorna representeras KPA Pension av medarbetare på vår koncerngemensamma avdelning Ansvarsfullt ägande.

Lång tradition av ägarstyrning

Ansvarsfull kapitalförvaltning är KPA Pensions strategi för att integrera hållbarhetshänsyn i de investeringar vi gör för våra kunders räkning. Genom att integrera hållbarhet i kapitalförvaltningens arbete kan vi minska investeringsriskerna och samtidigt bidra positivt till den framtida utvecklingen av företagen och då även i sin tur av samhället. För pensionssparare och försäkringstagare är framtiden av stor betydelse, både ur ett finansiellt perspektiv och ett hållbarhetsperspektiv.

KPA Pension har en lång tradition av att arbeta med ägarstyrning; vi började redan år 2001 att aktivt följa och försöka påverka våra noterade innehav i frågor rörande klimat och miljö, mänskliga rättigheter och anti-korruption. Mycket har naturligtvis hänt sedan dess, men vår tro på att bolag som tar ansvar för hållbarhet också är bättre bolag är densamma. Ledstjärnan i vårt arbete med ansvarsfullt ägande utgår från visionen att våra kunder ska känna sig trygga i en hållbar värld.

KPA Pension engagerar sig i det som är viktigt för kunderna men även övriga intressenter som ägare och arbetsmarknadens parter. Detta engagemang är utgångspunkten till våra placeringskriterier, som bland annat styr vad vi får investera i, samt ägarpolicy som styr hur vi agerar som ägare.

Vid utgången av 2024 hade KPA Pension ungefär 340 miljarder kronor i förvaltat kapital, vilket medför både ett ansvar och en skyldighet att försöka påverka våra noterade innehav i en mer hållbar riktning. Eftersom vi förvaltar med en långsiktig horisont är det viktigt att vi inte blundar för de hållbarhetsrisker som kan komma att påverka både enskilda portföljbolag och samhället i stort. Den här typen av risker kan inte hanteras med ett kortsiktigt perspektiv. En långsiktig ägare som KPA Pension är därför väl lämpad att vara en balanserande röst till de kortsiktiga intressen som inte engagerar sig i de hållbarhetsrisker – och möjligheter – som byggs upp i det finansiella systemet.

Årsstämman – ett tillfälle att påverka

Årsstämman är ett aktiebolags högsta beslutande organ och det är där som både stora och små ägare har möjlighet att direkt påverka företagen genom att rösta. Många punkter på dagordningen är ren formalia, som frågan om stämman blivit behörigen sammankallad. Däremot är exempelvis val av styrelse alltid en viktig fråga, då styrelsen tillsätts av ägarna för att utforma bolagets strategi och att övervaka ledningen.

KPA Pension anser att det är en ägares skyldighet att utöva rösträtten vid årsstämmor, och vi har som ambition att delta vid samtliga svenska årsstämmor där vi har innehav. Vi har i drygt 15 års tid även använt stämmorna till att lyfta hållbarhetsfrågorna där de hör hemma: i ett bolags högsta ledning. Detta gör vi bland annat genom att ställa frågor till våra portföljbolags styrelseordförande och/eller vd i samband med stämmorna, och genom att årligen skriva ett brev till våra portföljbolags styrelseordförande inför stämmosäsongen.

Stämmosäsongen 2025

Bolagstämmorna i våra svenska portföljbolag spelar en central roll i KPA Pensions arbete med ansvarsfullt ägande. Vi uppskattar möjligheten att träffa bolagsrepresentanter och andra ägare på plats. Denna åsikt vet vi att vi delar med många andra ägare, både stora och små. Inför varje stämmosäsong identifierar avdelningen för Ansvarsfullt ägande ett specifikt hållbarhetstema som ligger till grund för de frågor vi ställer vid stämmorna. Genom att lyfta fram aktuella och ibland förbisedda hållbarhetsfrågor, vill vi bidra till en mer långsiktig och medveten utveckling i näringslivet.

Inför årets stämmosäsong valde vi att fokusera på trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en hållbarhetsfråga med en än så länge outvecklad potential. Folksamgruppen bedriver sedan lång tid tillbaka en omfattande trafikforskning inom ramen för försäkringsverksamheten. Frågan är också relevant för KPA Pension utifrån kommuner och regioners verksamheter. Vi ser i den internationella forskningen att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker i samband med företagstransporter av olika slag. Företag kan med andra ord påverka den här utvecklingen, genom att ställa krav både i den interna verksamheten och vid transportupphandlingar och andra samarbeten.

Våra frågor och bolagens svar presenteras i detalj senare i denna rapport men en övergripande slutsats är att det är tydligt att trafiksäkerhet ännu inte är en fråga som företag haft högst på sin hållbarhetsagenda. Exempelvis nämnde ytterst få företag riskerna för andra än företagets anställda eller leverantörer, men osäkra fordon, trötta förare och ett stressat tidsschema kan få ödesdigra konsekvenser för långt fler än den som sitter bakom ratten. Det finns med andra ord utrymme för fortsatt påverkansarbete.

En notering som vi tar med oss efter årets stämmosäsong är att bolagens verkställande direktörer generellt har lagt mindre tid på att adressera hållbarhet i sina anföranden, jämfört med hur det såg ut för ett par år sedan. Detta till trots är vår uppfattning att frågorna fortsatt tas på stort allvar, och många bolag beskriver hållbarhet som en helt integrerad del av verksamheten. På snarligt tema ställde vi vid ett antal stämmor även frågor kring den motståndsrörelse mot hållbarhetsarbete som har vuxit fram särskilt i USA, men även i Europa och på andra platser i världen. Även om svaren har skilt sig något från bolag till bolag är vår uppfattning att bolagen fortsatt ser ett stort värde och en konkurrensfördel i att proaktivt adressera hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter.

I tillägg till de hållbarhetsrelaterade frågorna har KPA Pension även lagt mycket tid på att utvärdera långsiktiga incitamentsprogram. Dessa program riktar sig vanligtvis till ledande befattningshavare i bolagen och bereds av styrelsernas ersättningsutskott, där beslut sedan fattas av ägarna vid årsstämman. KPA Pension anser att incitamentsprogram är ett bra verktyg så länge de befinner sig inom rimliga gränser, och framför allt konstruerade på ett sätt som förenar ledningens intressen med våra intressen som aktieägare. Dessutom ser vi gärna att prestationskraven i programmen innehåller minst en hållbarhetsparameter, vilket vi också har påkallat inför ett antal stämmor under 2025.

I februari skickade KPA Pension även traditionsenligt ett brev till respektive styrelseordförande i våra svenska innehav. Årets ordförandebrev innehöll bland annat en summering av våra grundläggande förväntningar på våra innehav när det kommer till hållbarhetsfrågor, samt en förklaring till varför just trafiksäkerhet identifierats som årets tema.

KPA Pension har under 2025 röstat vid 53 svenska årsstämmor. KPA Pension var även representerat i valberedningen i Telia, SSAB, Volvo Cars, Swedbank och Trelleborg, och vi fick under 2025 förtroendet att justera protokollet vid årsstämmorna i Boliden, Volvo Cars, SEB, Bilia, SSAB Castellum och Tele2.

Avslutningsvis vill Ansvarsfullt ägande, som vanligen representerar KPA Pension under stämmosäsongen, rikta ett tack till alla de kollegor som vid särskilda tillfällen hjälpte till att närvara på plats vid årsstämmorna. Vid flera datum var det många krockar, särskilt den 29 april med sammanlagt 11 stämmor på samma dag i olika delar av Sverige. Vi är glada över att ha närvarat på nästan samtliga stämmor med hjälp av kollegor från olika delar av Folksamgruppen, trots dessa logistiska utmaningar.

Röstning på årsstämmorna 2025

AAK

Fråga till vd i AAK

Jag undrar om ni mäter trafikrelaterade olyckor som involverar egna medarbetare eller trafikrelaterade olyckor i hela bolagets värdekedja? Jobbar ni med förebyggande arbete för att förhindra olyckor i trafiken?

Svar från vd i AAK

Det korta svaret är ja på den första delen om att vi mäter det i egna organisationen. För att sätta det i lite kontext – ett fokusområde är säkerhet i våra fabriker och hur vi köper in råvaror och där så mäter vi alla olyckor som händer och gör ett aktivt arbete. Vi startade styrelsemöte idag med att titta på de olyckor vi haft och vad vi gör för att minimera risken för att det ska hända igen. Och där ligger också trafikrelaterade olyckor i de fall de sker. Och vi har också policies för tjänstebilar och för hur man ska bete sig och transportera sig själv. Där finns också instruktioner till egna förare som är ute och kör i Västafrika eller någon annanstans. När det sedan gäller värdekedjan. Vi har en otroligt bred värdekedja, vi mäter inte allting i vår värdekedja, men vi jobbar aktivt med våra leverantörsval och där ligger alltifrån att de ska skriva på en Code of conduct till våra leverantörsutvärderingar, men också till vårt gemensamma arbete som kan vara relaterat till trafiksäkerhet men som också kan vara relaterat till – exempelvis i Västafrika – hur man försörjer sig själv och familjen. Vi kanske hjälper till med att öppna bankkonto. Eller småjordbrukare i Malaysia eller Indonesien och då fokuserar man på vad som är viktigast där och då. Vi jobbar inte specifikt med våra leverantörers trafikrelaterade program, men vi ligger på genom våra leverantörsutvärderingar.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

AddLife

Fråga till vd i AddLife

Jag har en fråga på temat trafiksäkerhet, som är en lite bortglömd del av arbetet inom hälsa och säkerhet. Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker vid företagstransporter. Ett företag kan därmed göra skillnad genom att ställa krav både i den egna verksamheten och på bolag som man samarbetar med.

Vi har stor förståelse för om ni inte har arbetat strukturerat med just trafiksäkerhet än, men jag vill ändå höra vd:s tankar om det här området. Sker det någon typ av förebyggande arbete och kravställning ute i era portföljbolag idag? Och mäter och följer ni upp antalet trafikolyckor i bolagens transporter?

Svar från vd i AddLife

Vi har en stor del av våra kunder och även egen personal på vägarna, så trafiksäkerhet är viktigt för oss. Vi har en process för att dokumentera och följa upp olyckor, ser även på potentiella olyckor i det sammanhanget, men det ser lite olika ut inom dotterbolagen. Vi följer även upp hur personal kör, både ur miljö- och effektivitetshänseende. Avslutningsvis vill jag också säga att vi har produkter som bidrar till att ta hand om människor när det väl sker en skada.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

AddTech

Fråga till AddTech

Min fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stämmosäsong. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år.

Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till transporter som görs av företag: företag kan därmed påverka denna utveckling genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag man samarbetar med.

Vi har stor förståelse för om ni inte har arbetat strukturerat med just trafiksäkerhet än, men jag vill ändå höra vd:s tankar om det här området. Sker det någon typ av förebyggande arbete och kravställning ute i era portföljbolag idag? Och mäter och följer ni upp antalet trafikolyckor i bolagens transporter?

Svar från vd i AddTech

Tack för en intressant fråga. Trafiksäkerhet är ett viktigt område som generar ökad tillväxt och också ökad säkerhet. Vi har ett antal bolag som jobbar med det. Vi har dock inga egna speditörer så inga anställda inom detta område. Vi använder oss av globala stora transportörer och distributörer och de jobbar naturligtvis aktivt med det här. Men vi är små och en av många kunder så svårt för oss att påverka direkt. Inget vi mäter och följer upp.

Tillägg av vd i ett av Addtech-bolagen: Vi har halverat våra transporter för att nå våra koldioxidmål och det ger ju också minskad risk för olyckor.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Alfa Laval

Fråga till vd i Alfa Laval

Jag har en hållbarhetsfråga på temat trafiksäkerhet, som är ett område som KPA Pension fokuserar särskilt på under årets stämmosäsong. Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till just företagstransporter. I exempelvis USA har studier visat att trafikolyckor är den ledande orsaken till arbetsrelaterade dödsfall – mer än dubbelt så stor risk som tvåan fallolyckor.

Alfa Laval gör ett mycket bra arbete inom hälsa och säkerhet. Jag undrar om trafiksäkerhet ingår i det här arbetet, och om ni mäter trafikrelaterade olyckor som sker inom ramen för er verksamhet – exempelvis i transporter?

Svar från vd i Alfa Laval

Vi arbetar aktivt med trafiksäkerhet för transporter inom tjänsten. Till exempel när medarbetare kör bil eller truck inom ramen för verksamheten. Vi har inte samma systematik vad gäller arbetspendling eller de transporter som sker i värdekedjan. Vi vet också att man kan vara mer benägen att ta risker när man inte är fysiskt på jobbet eftersom det inte finns lika tydliga instruktioner kring säkerhet då.

Vi arbetar även riskbaserat med hållbarhet för vissa geografier. Indien är en av de länder där vi vet att det finns utmaningar med trafiksäkerhet och där vi arbetar lite extra. Ett annat land där vi gör insatser utanför det som är vår egen verksamhet är Kina. Vi har sett en effekt på de områden där vi har gjort insatser.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Asmodee Group

KPA Pension utövade sin rösträtt genom förhandsröstning.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Assa Abloy

Fråga till vd i Assa Abloy

Ni beskriver i er senaste årsredovisning att ni har ett koncernövergripande hälsa- och säkerhetsverktyg som gett er djupare insikter i risker och trender så att ni har kunnat förbättra säkerheten ytterligare. Det har lett till minskad skadefrekvens med 17 procent sedan 2019, vilket ju är toppen. I samband med detta har ni också identifierat att era största risker är relaterade till när era anställda befinner sig utanför era anläggningar, till exempel under transporter och affärsresor. Jag undrar därför om ni inkluderat trafikrelaterade olyckor i ert säkerhetsarbete och vad ni gör för att förhindra den typen av olyckor?

Svar från vd i Assa Abloy

Thanks. Good question. Safety is close to my heart and to the company. And road safety is definitely part of that. I believe we had five lost time accidents related to traffic last year, so it is not one of the major issues, but every accident is one too many. One would think that salespeople taking a car driving to customers would be the most common risk, but our biggest risk is service technicians travelling. We have thousands out every day and the way we deal with that is a good example of how we are organised in a decentralised way. We have a road safety directive on group level that is cascaded to our 65,000 people and entities. The directive includes zero tolerance on alcohol, no use of phones while driving and requirements on maintenance and technologies and more. It is also part of our auditing. Furthermore, we encourage local initiatives. One example is special training on driving safely in winter conditions. We have also launched safe driving as an e-training in 80 languages, which everybody can follow. I believe it's 4-5000 employees now. In addition, I want to mention service of our cars and forklifts, forklifts are also a kind of car, one can say. Handling those requires special training. So, to sum it up, safety is very important for us.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Atlas Copco

Fråga till vd i Atlas Copco

Min fråga handlar om den motståndsrörelse mot hållbarhet som har vuxit fram i USA på senare år, främst drivet av politiska krafter. Atlas Copco har ju en stor del av sin verksamhet i Nordamerika, så jag undrar om ni har sett något skiftande intresse från era kunder när det gäller ert hållbarhetsarbete? Har intresset svalnat eller ser ni hållbarhetsarbete fortfarande som en konkurrensfördel?

Svar från vd i Atlas Copco

Tack, det är en relevant fråga och svaret är att vi absolut ser en inverkan. En del kunder visar lite mindre intresse nu jämfört med tidigare. Samtidigt finns det fortfarande ett stort intresse, exempelvis inom energieffektiviseringar eftersom det också medför kostnadsbesparingar. Många av våra kunder är också stora, globala företag med verksamhet över hela världen vilket innebär att det som händer i USA inte är det enda som de behöver beakta. Men för att summera din fråga så ser vi ett något minskat intresse bland kunder i Nordamerika.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Beijer Ref

Fråga till vd i Beijer Ref

Mäter ni antalet trafikolyckor som involverar egen personal, anställda i värdekedjan och/eller tredje part? Vad gör ni för att förhindra olyckor i trafiken?

Svar från vd i Beijer Ref

Ja, vi mäter och vi bryter ned siffror till de som jobbar i lager och de som jobbar i filialer, men vi har även nedbrytning på individer som kör till jobbet, individer som jobbar med gaffeltruckar i våra lager och annat. Till nittio procent innebär vår affär att människor kommer och hämtar produkter hos oss. Vi har ingen stor fordonsflotta eftersom det inte är vår affärsmodell. Stora lastbilar är en del av värdekedjan, men där är någon annan utförare. Ifall olyckor sker har vi process för att fastslå vad som hände och säkerställa att det inte händer igen.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Bilia

Fråga till vd i Bilia

Ni beskriver att ni bidrar till säkerhet i trafiken genom god service och reparation av kundernas bilar. Det är naturligtvis en väldigt viktig del. Jag undrar om ni mäter och följer upp det här arbetet på något sätt? Samt om trafikrelaterade olyckor ingår i ert interna hälso-och säkerhetsarbete för egen personal?

Svar från vd och styrelseordförande i Bilia

Vd: Det stämmer att får du en tvåa på din besiktning så har du en trafikfarlig bil och vi förebygger mycket genom att byta däck, ordna hjulinställningar, fylla på bromsvätska med mera. Vi har inget mätetal men vi förebygger helt klart olyckor. Via vår service kan vi påpeka att man också behöver korrigera däckinställning eller något annat när man ändå är inne för att fixa något och på så vis ser vi till att bilarna är trafiksäkra.

Styrelseordförande: Jag skrev en debattartikel om dubbdäck i Expressen i vintras som var väldigt läst. Det var ju 100 bilar som krockade samma dag i Uppsala. Trakasserierna mot dubbdäck i Stockholm som Miljöpartiet står för och förbudet man infört på tre gator är ett dåligt exempel. Jag kan till exempel inte köra in till stan utan dubbdäck. Dubbdäck är en trafiksäkerhetsfråga så det ska vi inte lagstifta bort.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Billerud

Fråga till vd i Billerud

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat det som en bortglömd hållbarhetsfråga, trots att så många dör och skadas i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdeparkeringar och det är också en arbetsmiljöfråga.

Ni skriver en hel del i årsredovisningen om ert säkerhetsarbete och trafik nämns också som en arbetsrelaterad risk. Jag undrar om ni kan berätta lite mer om hur ni arbetar med trafiksäkerhet.

Svar från vd i Billerud

Två delar i svaret till din fråga. Den ena delen rör våra bruk där vi har olika chaufförer som levererar och hämtar olika leveranser. Här har vi har instruktioner på olika språk, alla genomgår säkerhetsutbildning. Annars får de inte komma in. Det hela rör instruktioner om hastighet, vilka vägar man får ta osv.

Vi har också ett spännande projekt med Trafikverket på Skärblacka bruk. Alla som ska komma in alkoholtestas och i jämförelse med de slumpvisa tester vi haft tidigare så har vi redan sett resultatet av detta. Det här är även en ambition att utöka och implementera på alla bruk framöver. Här har vi också dialog med Trafikverket.

Den andra delen rör vedförsörjningsteamet. Vi har vedköpare som besöker skogsägare som vi vill stärka relationen med. Här har vi krav på bilarnas säkerhetsutrustning och på däck-
en. Det teamet följs upp månadsvis.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Bolidens extrastämma januari

KPA Pension utövade sin rösträtt genom förhandsröstning.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Boliden

Fråga till vd i Boliden

Jag har en fråga på temat trafiksäkerhet, som är ett område som Folksamgruppen fokuserar särskilt på under årets stämmosäsong. Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till just företagstransporter, och i USA har studier visat att trafikolyckor är den ledande orsaken till arbetsrelaterade dödsfall – mer än dubbelt så stor risk som tvåan fallolyckor.

Boliden gör ett mycket bra arbete inom hälsa och säkerhet. Jag undrar om trafiksäkerhet ingår i det här arbetet, och om ni mäter trafikrelaterade olyckor som sker inom er verksamhet? Vi såg även autonoma fordon här på Aitikområdet när vi körde in till stämman och jag undrar även hur det påverkar säkerheten?

Svar från vd i Boliden

Tack för frågan, man skulle kunna dela upp det här i två delar – dels trafiksäkerheten på våra områden, dels trafiksäkerhet på allmän väg. Om vi tar det första – trafiksäkerheten på våra områden – så är det här vi ser störst risker. Vi har stora och små fordon som möts, och som du säger även självkörande fordon. Det här är en stor del av vårt förebyggande säkerhetsarbete och här är 100% av olyckorna självklart inräknade i vår årliga rapportering. När det gäller just de självkörande fordonen är ju säkerhet inprogrammerad så den här typen av fordon bidrar till en säkrare miljö.

När det gäller trafik på allmän väg, det vill säga våra transporter, så är det svårare att säga att vi mäter till 100%. Vi har ju transporter mellan våra områden där allt mäts, men också ingående transporter från leverantörer och utgående transporter och här är det svårare att helt följa upp eftersom vi inte helt äger kedjan. Vi har totalt cirka 100 000 transporter per år inom ramen för vår verksamhet, och vi är självklart tydliga med säkerhet i alla våra upphandlingar.

Vet inte om det svarar på din fråga men vi har en ambition att få ner alla trafikrelaterade olyckor så mycket som möjligt, och det är absolut helt inkluderat i vårt säkerhetsarbete.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Castellum

Fråga till vd i Castellum

Jag skulle vilja börja med att ge beröm till de nya klimatmålen och att ni även kopplar dem till de rörliga ersättningarna. Hållbarhet går bakåt i olika delar av världen men det är fint att se att det inte gäller Castellum.

Så över till min fråga. Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat det som en bortglömd hållbarhetsfråga, trots att så många dör och skadas i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor och det är också en arbetsmiljöfråga.

Ni beskriver ingående i årsredovisningen om hur ni arbetar med arbetsmiljöansvar. Däremot kunde jag inte hitta något specifikt om trafiksäkerhet, så jag undrar hur ni arbetar med trafiksäkerhet som en del av arbetsmiljöansvaret.

Svar från vd i Castellum

Vi hade glädjande nog inga trafikincidenter förra året och det är kanske förklaringen till att vi inte skriver något om det i årsrapporten.

Men det är en angelägen och viktig fråga. Vi jobbar med trafiksäkerhet i det vanliga säkerhetsarbetet. Förutom att naturligtvis följa lagstiftning så ser vi även till andra säkerhetskrav. Exempelvis har vi alltid fordon med minst 4 stjärnor i Euro NCAP. Vi har fossiloberoende bilar, vilket också betyder mer moderna bilar och därmed moderna säkerhetsmekanismer.

Vi uppmuntrar till säkert körande och lånar man en Castellum-målad bil så kör man försiktigt. Det är inte bra PR annars att köra race med en sådan bil.

Vi har back-kameror och ställer krav det som krav på entreprenörer och byggarbetspartners.

Vi ser ingen förbättringspotential då vi inte har haft några olyckor men man kan alltid göra mer och vi uppskattar Folksams engagemang i frågan.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Castellum extrastämma juli

KPA Pension utövade sin rösträtt genom förhandsröstning.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Dometic Group

Fråga till vd i Dometic

Vi brukar ställa frågor om hållbarhet vid årsstämmorna. I år har jag en fråga om trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en glömd hållbarhetsfråga.

Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Hälften av alla trafikolyckor sker i ett företags värdekedja.

Jag har läst i årsredovisningen att Dometic lägger stor vikt vid att granska bolagets leverantörer för att säkerställa att de följer era hållbarhetskrav. Min fråga är om trafiksäkerhet ingår i dessa krav? Jag undrar också om ni följer upp de trafikolyckor som sker i värdekedjan?

Svar från vd i Dometic

Gällande våra egna resurser så är det en del i hälsa och säkerhet. Arbete med utbildning, säkra arbetsplatser, säkra fordon och förare med kontinuerlig utbildning varje år.

I leverantörskedjan och frakten så ställer vi krav via uppförandekoden. Det är samma krav på dem som på oss så klart en del när vi reviderar och att ha tillgång till dokumentation och där ingår också incidenter de har råkat ut för.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Electrolux

Fråga till vd i Electrolux

Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till företagstransporter. Det finns därmed möjlighet att påverka den här utvecklingen både genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag ni samarbetar med.

Vi har identifierat att trafiksäkerhet varit något av en bortglömd hållbarhetsfråga och vi har därmed stor förståelse för att många bolag inte arbetat strukturerat med detta än och vill därför lyfta det i år.

Electrolux Group har åtagit sig att minska den totala olycksfrekvensen (TCIR) till 0,30 år 2030, jämfört med 0,69 år 2015. Detta mål ligger i linje med åtagandet att ge alla medarbetare en säker och hälsosam arbetsmiljö. Jag undrar om trafikolyckor ingår i målet och hur ni i så fall arbetar för att förebygga att det inte sker?

Svar från vd i Electrolux

Thanks, and thanks for seeing the efforts we are doing. In 2024 we had 0.37 and we are aiming to go to 0.30 but will only be happy with zero, of course. These numbers only capture the incidents we have internally and not within traffic safety. But we are pushing and monitoring our suppliers and partners as well. We are also doing surveys; we will be doing one in Brazil during 2025 for instance. That's also something we push more for. We imply strict rules as well as advocating for transport on rail and ships but will of course continue with traffic safety as well.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Elekta

Fråga till vd i Elekta

Jag har en fråga på temat trafiksäkerhet, som är ett område som vi har ett särskilt fokus på under årets stämmosäsong. Bakgrunden till det är att forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker i samband med olika företagstransporter.

Det här är en lite bortglömd hållbarhetsfråga och vi förstår om ni inte har arbetat strukturerat med den. Jag har också full respekt för att du är helt ny på posten, men det vore ändå intressant att höra dina tankar kring det här. Sker det idag något typ av förebyggande arbete kring trafiksäkerhet i Elekta, både när det gäller era transporter och vid affärsresor av olika slag? Och hur ser du på detta framöver när du nu har tillträtt som vd?

Svar från styrelseordförande i Elekta

Tack för frågan. För vårt företag, med den typen av produkter som vi har, är vi måna om våra serviceteknikers säkerhet. Säkerhet på vägarna är absolut en prioritet. Vi har inte haft någon olycka det senaste året.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Embracer

KPA Pension utövade sin rösträtt genom förhandsröstning

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Epiroc

Fråga till vd i Epiroc

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat att det är en glömd hållbarhetsfråga.

Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Miljontals människor i alla åldrar skadas också i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor och det ska också ses som en arbetsmiljöfråga.

I er års och hållbarhetsredovisning – som jag tycker är mycket bra och heltäckande – beskriver ni bland annat hur ni arbetar med säkerhetslösningar i gruvor och på byggarbetsplatser. Ni skriver även om ert program SafeStart där medarbetare utbildas i säkerhetsmedvetande. Epiroc har också en hel del transporter och jag undrar om ni samlar in data för eventuella trafikolyckor som sker i den värdekedjan?

Svar från vd i Epiroc

Ja, vi samlar in data och vi har en del skador. Det är viktigt med säkra bilar. Vi har fokuserad utbildning inom trafiksäkerhet. I vissa länder där vägar inte är säkra finns regler om att transporter inte får ske när det är mörkt ute.

Inom programmet Safestart betonas medvetenheten hos medarbetare om sitt tillstånd, till exempel att inte köra om man är trött. Alkolås används även. Så vi arbetar både med tekniska lösningar och beteendeförändringar.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

EQT

Fråga till vd i EQT

Hållbarhetsfrågor möter motstånd, inte bara i USA men också i andra länder. Jag undrar om ni har märkt av någon förändrad inställning kring dessa frågor i era portföljbolag och bland investerarna i era fonder? Som jag förstår är både exempelvis klimatomställning och inkludering nyckelfrågor för er, men jag undrar om den senaste tidens utveckling har fått er att omvärdera er syn på hållbarhetsfrågor? Vore intressant att höra hur ni tror att det här kommer utvecklas på lite längre sikt.

Svar från vd i EQT

Det här är en viktig fråga för oss. EQT har alltid haft hållbarhet som en integrerad del av allt vi gör. När det gäller våra portföljbolag jobbar vi aktivt med dem på flera olika sätt. Just nu har exempelvis 65% av våra portföljbolag godkända Science Based Targets och vi arbetar för att fler ska få det. Vi jobbar också aktivt med diversity och har som ambition att framför allt locka fler kvinnor till ledande positioner inom firman. Vår strategi för hållbarhet är med andra ord helt oförändrad.

När det gäller investerare i våra fonder så finns de över hela världen. Vi har investerare i både röda och blå delstater i USA, och i huvudsak rör det sig om pensionsfonder. Givet vår oförändrade strategi kring hållbarhet försöker vi avpolitisera det, och förklara att vi gör den här typen av insatser för att våra bolag ska bli bättre rustade inför framtiden.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Ericsson

Fråga till vd i Ericsson

Vi brukar vanligtvis ställa en hållbarhetsrelaterad fråga vid våra portföljbolags årsstämmor. I år har vi valt att fokusera på trafiksäkerhet i näringslivet, en lite bortglömd hållbarhetsfråga.

Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till företagstransporter. Det finns med andra ord möjligheter för ett företag att påverka den här utvecklingen, både genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag ni samarbetar med.

Ericsson har hittills gjort ett bra arbete för att reducera dessa risker, exempelvis genom att lansera en obligatorisk utbildning i säker körning för både medarbetare och leverantörer. Under 2024 lyckades ni också få ner antalet dödsfall i trafiken jämfört med tidigare år.

Jag undrar om ni skulle kunna berätta mer om hur ni har arbetat med den här frågan hittills, och vad ni har för planer framöver? Har ni funderat på att ytterligare strukturera era insatser och er rapportering inom det här området?

Svar från vd i Ericsson

Tack. Det här är en oerhört viktig fråga för oss. Som jag nämnde tidigare är vårt Target Zero väldigt viktigt för oss. De flesta av våra olyckor sker i fälttjänsteverksamheten. Vi har anställda och leverantörer som klättrar i torn och är utsatta för andra typer av faror. Den enda möjliga vägen i min mening att hantera det här är att alla ska kunna komma hem oskadda varje dag och det gör oss också till ett bättre företag. Vi jobbar med alla delar av fälttjänsteverksamheten men vi behöver göra mer. Inom just trafiksäkerhet arbetar vi mycket med att följa säkerhetsregler. Vi har infört säkra lösningar för att förbättra fordonsparken men fordon ser olika ut i olika delar av världen, för att vara krass, men vi försöker få en bättre nivå. Vi har också infört bättre övervakning för att man inte ska kunna köra trött till exempel. Vi har absolut mer att göra inom detta men jag vill också säga att trafiksäkerhet är en viktig del.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Essity

Fråga till vd i Essity

Min fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema vi har särskilt fokus på under denna stämmosäsong.

Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till företagstransporter. Ett företag kan med andra ord påverka här utvecklingen både genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag ni samarbetar med.

Det här är en lite bortglömd hållbarhetsfråga och vi har full förståelse för om ni inte har arbetat strukturerat med den. Men jag undrar om ni skulle kunna berätta lite om hur ni ser på det här när det gäller era in- och utgående transporter? Vilka krav ställer ni på samarbetspartners, och har ni några processer på plats för att dokumentera och följa upp eventuella olyckor?

Svar från vd i Essity

Tack för frågan. Vi har dagligen över 3000 lastbilar som lämnar våra fabriker världen över så jag skulle vilja påstå att frågan är ytterst relevant för vår verksamhet. Säkerheten är absolut något vi hanterar, det sköts genom vår globala leverantörsstandard som innehåller tydliga instruktioner till alla som vi samarbetar med. Det gäller allt mellan vilka kläder de ska ha på sig när de går in i fabriken till hur man ska bete sig på vägarna. Vi har också ett reklamationshanteringssystem ifall någon leverantör inte följer våra krav, vilket vi spårar och följer upp kontinuerligt. När det sedan gäller tjänstebilar och andra bilar som körs av vår personal har vi även där tydliga standards kring hur de bilarna ska se ut och hur de ska hanteras.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Fabege

Fråga till Fabege

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet.

Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Miljontals människor i alla åldrar skadas också i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor och det är också en arbetsmiljöfråga.

Ni skriver en hel del om era leverantörer och hur ni har som mål att hållbarhetsgranska alla som ni har ramavtal med. Jag undrar om trafiksäkerhet är en del av den här granskningen och om ni även ställer krav på era leverantörer gällande trafiksäkerhet?

Svar från vd i Fabege

Vi ställer krav både på anställda och leverantörer, exempelvis att de ska ha körkort och följa alla lagar som finns. På byggarbetsplatserna har vi även diskussioner kring hur byggmaterial tas in och flyttas. Det involverar även vakter och säkerhet och liknande. Här har vi också valt att arbeta tillsammans med Ragnsells som kör våra transporter inom områdena. Då får vi in material och avfall körs ut för att på så sätt minimera trafiken. I hela värdekedjan har vi även krav på hur leverantörer hanterar trafiksäkerheten.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Fastighets AB Balder

Fråga till vd i Balder

I år fokuserar vi på trafiksäkerhet. Bakgrunden till det är att forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker vid olika typer av företagstransporter.

Balder gör ett bra jobb för att reducera risken för olika arbetsrelaterade olyckor inom er verksamhet. Jag undrar om trafiksäkerhet är inkluderat i det här arbetet på något sätt?

Svar från hållbarhetschef i Balder

Tack för frågan, svaret är ja och det är en del av vårt arbete inom social hållbarhet. Det är en bred fråga som vi adresserar på flera olika sätt. Men rent generellt kan vi dela upp det i tre delar, där den första delen är våra samarbetspartners. Här ställer vi krav kring miljöprestanda och säkerhet i upphandlingar när det gäller deras transporter.

Andra delen är våra hyresgäster, där vi försöker skapa trygga transportalternativ att ta sig till och från våra fastigheter, säkra parkeringsplatser och så vidare.

Sist men inte minst har vi våra egna medarbetare. Många av oss som jobbar i Balder kör bil i tjänsten. Vi har nyligen installerat alkoholås i våra nya bilar, och kommer successivt göra det i fler bilar i takt med att vår flotta byts ut.

Så, det här är en bred fråga och vi gör vårt bästa för att hantera den på flera olika sätt.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Fortnox

Fråga till vd i Fortnox

Enligt våra egna undersökningar kan drygt hälften av alla dödsolyckor i trafiken i Sverige kopplas till företags värdekedjor – olyckorna sker i tjänsten. Fler medarbetare hos Fortnox innebär ökad arbetspendling. Mäter ni antalet trafikolyckor som egen personal, anställda i värdekedjan eller tredje part är utsatta för? Och vad ni gör för att förhindra olyckor i trafiken?

Svar från t.f. vd i Fortnox

Vi mäter inte i värdekedjan, men absolut hos våra anställda. Om det sker olyckor på jobbet har vi koll på det. Det har varit otroligt få trafikolyckor. Vi jobbar mycket med våra arbetsmiljöer, vilket jag också hoppas ni upplever när ni kommer hit till våra lokaler. Det är en viktig fråga för oss. Men

mätning av trafikolyckor i värdekedjan – dit har vi inte kommit.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Getinge

Fråga till vd i Getinge

Min första fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stämmosäsong, och som vi identifierat som en något bortglömd hållbarhetsfråga.

Ni beskriver väldigt väl ert säkerhetsarbete i senaste årsredovisningen. Ni har tydliga mål och processer för att ha en arbetsplats utan tillbud och en säkerhetskultur med fullt medarbetarengagemang. Jag undrar om trafikrelaterade olyckor ingår i det arbetet och vad ni gör för att förhindra trafikolyckor?

Min andra fråga berör ert arbete för mångfald, jämlikhet, inkludering och tillhörighet. Med tanke på att USA är en så stor försäljningsmarknad för er undrar jag hur ni på Getinge ser på det förändrade arbetet inom det man i USA kallar DEI, alltså mångfalds- och jämställdhetsarbete? Det ifrågasätts nu av den amerikanska administrationen och jag undrar därför om ni ser att ni behöver göra justeringar?

Svar från vd i Getinge

Jag börjar med din första fråga. Vad gäller säkerhetsarbete så har vi ett etablerat arbetssätt för det sedan länge. Vi följer alla incidenter och incidentrapportering och lär oss av det. Vi har också noterat att godstransporter är en risk och det arbetet hanteras inom responsible sourcing. Det har inte varit jättehögt på radarn men det finns med.

Som svar på din andra fråga har vi aldrig jobbat på det sättet som nu kritiseras så vi ser ingen anledning att ändra något. Vi har inte heller ändrat strategin. Så som vi närmat oss frågan är ur ett meritokratiskt och affärsmässigt perspektiv och vi ser ingen anledning att förändra det.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Handelsbanken

Fråga till vd i Handelsbanken

Min första fråga handlar om att ni sedan i februari i år har ersatt era separata hållbarhetsmål med bankens övergripande företagsmål. Som jag förstår kommer era lokala kontor i ännu större utsträckning ansvara för era kunders omställning. Jag undrar om ni skulle kunna berätta mer om bakgrunden till detta och hur det här arbetet kommer hanteras i praktiken?

Min andra fråga handlar om trafiksäkerhet, vilket är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stämmosäsong. Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till transporter som görs av företag: företag kan därmed påverka denna utveckling genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag ni samarbetar med.

Det här är mer relevant för mer transportintensiva bolag än en bank, men jag undrar ändå om ni kort skulle kunna kommentera hur ni ser på den här frågan? Utvärderar ni säkerheten vid upphandling av tjänstebilar, och har ni några processer på plats ifall era anställda eller partners skulle drabbas av en trafikolycka i tjänsten?

Svar från vd i Handelsbanken

Tack för dina frågor. Angående din första fråga om vårt hållbarhetsarbete så har vår affärsmodell visat sig vara väldigt bra på att ta hand om risker. Vårt arbete tar sin utgångspunkt i ett nettonollmål, och vi som bank fokuserar vi på våra utsläpp i Scope 1 och Scope 2, det vill säga som vi direkt kan påverka.

Utöver det har vi möjligheter att hjälpa våra kunder med framför allt finansiering, men även rådgivning. Men att sätta mål för våra kunders aktiviteter är inte det vi gör bäst, vi tror att det är något som kunderna bäst gör själva. Vi har hårda mål för vår egen verksamhet och låter sedan våra kontor göra affärer och lokalt stötta våra kunder.

Angående din andra fråga så delar vi Folksams syn att det här är en viktig fråga för hela näringslivet. Däremot har ju vi som bank, precis som du säger, en relativt liten exponering mot den här typen av risker. Men vi tar med oss detta och kommer titta på frågan hur vi kan förbättra oss internt där vi ser att det är möjligt. Men som sagt ser vi att vi har en begränsad direkt påverkan.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Hennes & Mauritz

Fråga till vd i H&M

Min första fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stämmosäsong, och som vi identifierat som en något bortglömd hållbarhetsfråga.

H&M har en utförlig due diligence-process för mänskliga rättigheter som inkluderar påverkan i er egen verksamhet såväl som er leverantörskedja och andra affärsrelationer. Jag undrar om trafikrelaterade skador och olyckor ingår i detta?

Min andra fråga berör ert arbete för jämställdhet, inkludering, mångfald och icke-diskriminering. Med tanke på att ni har en stor andel anställda i USA och en tydlig strategi för jämställdhet och likabehandling, undrar jag hur ni på H&M ser på det förändrade arbetet inom det man i USA kallar DEI, (alltså mångfalds- och jämställdhetsarbete)? Det ifrågasätts nu av den amerikanska administrationen och jag undrar därför om ni ser att ni behöver göra justeringar?

Svar från vd i H&M

Tack för frågorna. Att respektera mänskliga rättigheter är fundamentalt för allt vi gör. Vår due diligence ger oss möjlighet att utvärdera hela vår värdekedja, från råmaterial, via förädling, försäljning, återvinning och så vidare. Som en del av det arbetet gör vi en riskbedömning av landtransporter och leverans hem till våra kunder bland annat. Vår bedömning är att det finns en riskrelaterad till mänskliga rättigheter där och därför ska alla upphandlade transporter följa vår Code of Conduct. Det inkluderar också utrustning i lastbilarna, arbetstider och förarutbildning med mera. Dessutom genomför vi branschspecifika åtgärder.

Som svar på din andra fråga vill jag understryka att vårt arbete för mångfald ligger fast. Trots den aktuella debatten tycker vi det är avgörande för vårt kunderbjudande inte minst. Vi har starka värderingar som vi jobbar efter och det för oss samman som bolag så vår satsning handlar om att alla ska kunna känna sig fri att vara den man är. Det definierar vi vilka är och därför ligger vårt mångfalds- och inkluderingsarbete fast.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Hexagon

Fråga till vd i Hexagon

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat att det är en glömd hållbarhetsfråga trots att hälften av alla trafikolyckor sker i företags värdekedjor.

Jag undrar om ni arbetar med trafiksäkerhet på något sätt när det gäller era egna anställda som rör sig i trafiken i tjänsten och om ni ställer några krav på era underleverantörer gällande trafiksäkerhet?

Svar från vd i Hexagon

Du har säkert hört att säkerhet är del av vår portfölj och att det inte bara handlar om hållbarhet utan även en del av vår affär. Utöver det så utbildar vi våra anställda och även våra leverantörer i trafiksäkerhet. Det är inte en del av ESG-arbetet än men vi kan komma att överväga det i framtiden.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Hexpol

Fråga till vd i Hexpol

Det står i årsrapporten om arbetsplatsolyckor och olycksfall som involverar entreprenörer. Jag undrar om ni mäter antalet trafikolyckor som involverar egen personal, anställda i värdekedjan och/eller tredje part? Av ert förebyggande arbete – finns något här som handlar om att förhindra olyckor i trafiken?

Svar från vd i Hexpol

Vi mäter olyckor som sker på arbetsplatser men i dagsläget mäter vi inte eventuella olyckor som sker i samband med pendling till och från jobb.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Husqvarna

Fråga till vd i Husqvarna

Min första fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stämmosäsong, och som vi identifierat som en något bortglömd hållbarhetsfråga.

Ni beskriver väl ert säkerhetsarbete i senaste årsredovisningen. Jag uppskattar särskilt transparensen kring ökningen i arbetsmiljöstatistiken som bygger på att fler anläggningar ingår i rapporteringen. Jag undrar om trafikrelaterade olyckor ingår i det arbetet och vad ni gör för att förhindra trafikolyckor?

Min andra fråga berör ert arbete för mångfald och inkludering. Med tanke på att ni har en stor andel anställda i USA och en tydlig strategi för mångfald och inkludering, undrar jag hur ni på Husqvarna ser på det förändrade arbetet inom det man i USA kallar DEI, (alltså mångfalds- och jämställdhetsarbete)? Det ifrågasätts nu av den amerikanska administrationen och jag undrar därför om ni ser att ni behöver göra justeringar?

Svar från vd i Husqvarna

Jag börjar med din andra fråga som är väldigt viktig för oss. Vi är ett internationellt företag med över 13 000 anställda i hela världen. De olika perspektiven det medför gör oss till ett bättre företag. Vi tror att en miljö präglad av mångfald genererar bättre idéer och lösningar och det driver vår framgång. Detta är en central del av vår kultur och det gäller överallt och det är vi som ska värna om det och föra det vidare.

Säkerhet är också en väldigt viktig fråga, generellt i vår egen verksamhet men också hos våra leverantörer. Vi samarbetar med våra leverantörer men arbetar också aktivt med det på våra egna anläggningar för att förebygga och upprätthålla vårt säkerhetsarbete. I huvudsak hanterar vi inköpta transporter via vår uppförandekod. För varje land, där transporter sker, ska lagar och förordningar inom trafik, social lagstiftning och arbetsmiljö gälla och efterlevas.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Investor

Fråga till vd i Investor AB

Under de senaste åren har vi sett en motståndsrörelse mot hållbarhetsarbete växa fram i USA, primärt drivet av politiska krafter.

Många av era portföljbolag har betydande verksamhet i USA, och jag undrar om den här utvecklingen på något vis påverkar hur ni som ägare tänker kring era bolags hållbarhetsarbete?

Svar från ordförande och vd i Investor AB (delvis baserat på tidigare frågor med liknande tema)

Tack för frågan. Som första exempel återkopplar vi till en tidigare fråga om Ericsson. Det viktigaste är vad man som bolag gör, och vi upplever inte att det är några av våra portföljbolag som inte gör det de ska.

Ericsson har kritiserats för att man ändrat språket i hållbarhetsredovisningen, även om man håller fast vid det faktiska hållbarhetsarbetet. Ericsson behöver dock ta ställning till att det är leverantör till en amerikanska staten. Presidenten har utfärdat en presidential order, det har formen av en lag vilket Ericsson behöver förhålla sig till. Det är inte helt okomplicerat att hålla balansen.

USA är en viktig marknad för oss, vi har varit där i hundra år och vi har ambitionen att vara där i minst hundra år till. Med det sagt behöver vi anpassa oss till politiken, vilket också gäller i alla andra fall på andra marknader som vi verkar i även om vi inte nödvändigtvis håller med om allt.

För att summera svaret så vill Investor hålla i den gröna omställningen, det behövs för klimatet och goda affärer. Hållbarhet är viktiga frågor som vi står fast vid, men det behöver ske med balans.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Lifco

Fråga till vd i Lifco

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat det som en glömd hållbarhetsfråga, vilket är märkligt med tanke på hur många som dör och skadas i trafiken. Samtidigt finns det relativt enkla sätt att minska riskerna för allvarliga olyckor, enligt forskningen, som att ex välja säkra fordon, sänka hastigheten och köra pigg och nykter. Ett annat exempel nämnde vd här nyss, att täcka över last på lastbilar.

Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor så det finns mycket företag kan vara med och bidra med. Det är också en arbetsmiljöfråga.

Ni skriver i er hållbarhetsredovisning om att Lifcos vision är att ingen ska skadas på arbetsplatserna eller drabbas av arbetsrelaterad ohälsa. Ni rapporterar också detaljerat om arbetsrelaterade skador och ohälsa. Jag undrar om trafikolyckor ingår i den statistik ni redovisar och även hur ni arbetar med trafiksäkerhet i er egen verksamhet och i övriga värdekedjan?

Svar från vd i Lifco

Vi hade inga olyckor med våra egna anställda förra året när de var i tjänst men två skadades på väg till arbetet och det har rapporterats in. Men vi har alltså inte haft några incidenter i våra fordon.

För de bolag som det framför allt är viktigt för är de med stor fordonsflotta och serviceverksamhet.

Sen vill jag slå ett slag för de tre bolagen på den här ppt-bilden där alla har som affärsidé att bidra till trafiksäkerhet. Ex detta som bidrar till ett säkert sätt att transportera verktyg och själva arbetsstationen. Detta med belysning på fordon bidrar också till trafiksäkerhet när det är riktigt mörkt.

Men för att svara på frågan så följer vi upp i olyckor i de bolag som har större omfattning av fordonsverksamhet.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Munters

Fråga till vd i Munters

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en lite bortglömd hållbarhetsfråga. Detta trots att så många dör och skadas varje år i trafiken.

Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor så företag har stor möjlighet att bidra till en högre säkerhet. Det är också en arbetsmiljöfråga.

Ni skriver i er årsredovisning att hälsa och säkerhet är er högsta prioritet och ni arbetar med säkerhetsprogrammet STOP för att proaktivt identifiera och hantera risker. Min fråga är om trafiksäkerhet ingår i detta arbete och i så fall hur?

Svar från vd i Munters

Det är inte specifikt en del av Stop men en del av vårt interna säkerhetsarbete. Vill börja att säga att majoriteten av de anställda inte har tjänstebilar, exempelvis så har jag inte det. Däremot finns bilar inom service och försäljning.

Vid incidenter rapporterar förare i incident-rapporteringssystem vilket medför att vi kan göra uppföljningar och vidta åtgärder.

Affären drivs lokalt så policy kring detta är också lokala. För vissa gäller policy i körbeteende och fordonsunderhåll och en del har online-utbildning i defensiv körning och det tänker vi ta vidare i fler delar av organisationen. I HR-policyn ingår om också hur mobil får användas och att alkohol inte är ok.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Nibe Industrier

Fråga till vd i Nibe

Vi ställer alltid en hållbarhetsrelaterad fråga och i år fokuserar vi på trafiksäkerhet. Bakgrunden till att jag ställer frågan är att forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker i samband med företagstransporter. Företag har med andra ord möjlighet att bidra till en högre säkerhet på vägarna genom att ställa krav i verksamheten. Jag undrar därför om trafiksäkerhet är inkluderat i ert hållbarhetsarbete, antingen inom hälsa och säkerhet men också vid upphandling av transporter?

Svar från vd i Nibe

Tack för frågan, för det första är säkerhet viktigt för oss, inte bara på arbetsplatsen. Vi skänker cykelhjälm till alla 11-, 12- och 13-åringar i Markaryd. Detta gör vi så klart dels i marknadsföringssyfte, men också för att värna om de unga och från tidig ålder signalera att säkerhet är en viktig fråga. Man är inte osårbar.

Vi har också under lång tid arbetat för att få till mer tågtrafik till och från Markaryd. Vi har tåget från Hässleholm. Under många års tid har vi, tillsammans med bland annat IKEA, arbetat för att få till en tågsträcka från Halmstad till Älmhult, via just Markaryd. Detta eftersom väldigt många av våra anställda kör den sträckan och det är en erkänt olycksdrabbad väg på grund av alla djur i området. Vår kommunikations- och IR-direktör Fredrik fick exempelvis sin bil helt kvaddad när han körde in i en flock med vildsvin i höstas.

Tyvärr har en tåglinje på sträckningen dröjt, och ser ut att dröja än längre. Så i väntan på tåget så delfinansierar vi en buss från Halmstad till Markaryd med 50% av kostnaden. Den har nio avgångar dagligen i varje riktning. Men en fast tågförbindelse är något vi arbetat för under lång tid.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Sagax

Fråga till valberedningen i Sagax

Jag har en fråga till valberedningen. Sagax har idag inte en helt jämn balans mellan män och kvinnor i styrelsen, och ni skriver i ert motiverade att ni under kommande år ska verka för en ökad mångfald vad gäller kön i styrelsens sammansättning.

Jag undrar om ni skulle kunna berätta lite om hur diskussionerna kring det här har gått under året? Och ska vi tolka ert yttrande som att ni har en konkret ambition att föreslå en till kvinna till nästa år?

Svar från valberedningen i Sagax

Tack för frågan. Sagax har en väldigt stabil styrelsesammansättning och har inte gjort några förändringar på 15 år. Vi arbetar löpande med frågor kring kompetens, utbildning och mångfald. När tillfälle ges att ändra styrelsens sammansättning kommer vi att komplettera styrelsen med en kompetent ledamot.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Sandvik

Fråga till vd i Sandvik

Min fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stäm mosäsong. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Ändå är det något av en bortglömd hållbarhetsfråga.

Jag noterar i er senaste årsredovisning att ni genomfört en dubbel väsentlighetsanalys för att fastställa väsentliga hållbarhetsområden. De värdekedjor där påverkan bedömdes vara mest sannolik inkluderades och fokus låg då bland annat på transporter av produkter, både uppströms och nedströms. Sandvik har en global närvaro med cirka 45 000 leverantörer i 100 länder. Jag undrar om ni har några krav gällande trafiksäkerhet inom inköp av transporter?

Svar från vd i Sandvik

Sandvik har ett systematiskt säkerhetsarbete. Målet är att bolaget inte ska ha några olycksfall/skador i arbetet. Leverantörerna ska skriva under en uppförandekod. Bolaget har ramavtal med större speditörer med krav på bl.a. en modern maskinflotta samt krav på utbildning, tex säker lastning, och slumpmässiga alko-tester. Sandvik anser sig ha ett bra säkerhetsarbete och detta är viktigt för bolaget.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

SCA

Fråga till vd i SCA

Min första fråga handlar om trafiksäkerhet, som är ett tema som vi har särskilt fokus på under årets stäm mosäsong. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år.

Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till transporter som görs av företag: företag kan därmed påverka denna utveckling genom att ställa krav på den egna verksamheten och de företag ni samarbetar med.

Jag läser i er senaste årsredovisning att SCA har byggt upp egna logistiksystem både inom råvaruförsörjning och distribution av färdiga produkter. Även om mycket går på järnväg och fartyg beskriver ni att alla virkestransporter börjar på lastbil. Jag undrar därför hur ni arbetar med trafiksäkerhet för era vägtransporter? Har ni särskilda krav vad gäller upphandling av fordon och transporter kopplat till just trafiksäkerhet? Slutligen undrar jag också om ni mäter och följer upp trafikrelaterade olyckor även utanför den egna verksamheten, alltså i er värdekedja?

Min andra fråga handlar om ert arbete inom biologisk mångfald och skogen som kolsänka. Studier visar att bland annat Sveriges skogar riskerar att få ett minskat nettoupptag av koldioxid framöver, bland annat på grund av ökat virkesuttag, delvis beroende på skadedjursangrepp. Hur ser SCA på risken att skogens roll som kolsänka försvagas, och vilka åtgärder vidtar ni för att bibehålla eller öka kolinlagringen utan att äventyra biologisk mångfald och er kärnaffär?

Svar från vd i SCA

Tack för bra frågor. Säkerhet har högsta prioritet inom SCA. Vi ställer höga krav på våra egna anställda såväl som inom distribution och på entreprenörer. Vi har haft en fin utveckling sedan 2017, även om vi inte är nöjda än. Men siffrorna vad gäller LTA-frekvens, alltså olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar, har gått ned under fjolåret. Vi har omfattande samarbete med Trafikverket om digitala hastighetsbegränsningar, alltså att bilen känner av att den ska sänka hastigheten på vissa sträckor. Dessutom har vi andra projekt, ett som rör terminaler som inkluderar incidenter, olyckor och dödsolyckor. Det kallas Nova och där använder vi AI-teknik för att identifiera faror och vi har sett lovande åtgärder. Sammanfattningsvis jobbar vi tätt med våra entreprenörer och ställer samma krav där som på våra egen verksamhet.

Vad gäller den andra frågan så vill vi visa på hela nyttan, som nu också beräknas enligt internationell ISO-standard. Skogens roll som kolsänka är viktig. Vi har nettotillväxt om tre miljoner kubik som ger fem miljoner ton i kolsänka. Ännu viktigare är dock substitutionseffekten, det ger en större effekt än kolsänkan i skogen. Jag vet inte om du refererar till nya studier men tror det och de handlar om framför allt södra Sverige och där har det avverkats på grund av torka som ger upphov till granbarkborreangrepp. I norra Sverige är vi inte lika belastade. Vi har våra kalla, våta somrar som vi gillar. Men det bästa vi kan göra är att sköta skogen. Det är större risk för skador, torka osv om man inte gör det. Från Sundsvall och uppåt har vi haft en större andel skog som står kvar.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

SEB

Fråga till vd i SEB

Jag hade en fråga apropå att vi de senaste månaderna sett hur många företag dragit ned på sina hållbarhetsambitioner, vilket både ordförande och vd också nämnde. Så jag vill bara säga att det är bra att SEB håller fast vid sina hållbarhetsambitioner.

Jag har också en fråga om trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en glömd hållbarhetsfråga.

Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. I Sverige är det inte riktigt så illa, men det finns ändå många trafikolyckor som skulle kunna undvikas med exempelvis säkrare bilar och lägre hastigheter.

Trafiksäkerhetsarbete är så klart mest relevant för företag med mycket transporter, men det finns även möjligheter för en bank att göra skillnad. Jag undrar därför hur SEB arbetar med trafiksäkerhet? Ställer ni exempelvis krav på säkerhet i upphandling av tjänstebilar? Och gör ni någon uppföljning om en anställd är med om en trafikolycka i tjänsten?

Jag undrar också om ni övervägt möjligheten att införa lägre ränta i era billån för de som köper en säkrare bil, alltså en bil med högre betyg från krocktester? Enligt forskning löper en person i den säkraste bilen över 20 procent lägre risk att dö eller skadas allvarligt jämfört med en person i en bil i den säkerhetsklassen.

Svar från vd i SEB

Trafiksäkerhet inte en del av våra policys. Vi har många andra policys men ingen sådan. Det är det snabba svaret och att vi kan ta till oss av det. Vi har en liten andel tjänstebilar så ingen stor fråga.

Vi jobbar mycket vad gäller säkerhet i fordonsindustrin och det tar vi på stort allvar. Det är ett gediget arbete som görs här även kring arbetsplatsolyckor som är mycket allvarliga.

Nollvisionen är annars något som Trafikverket arbetar med. Mig veterligen har vi väldigt lite billån och inte något incitament där.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Sectra

Fråga till vd i Sectra

Jag har en fråga på temat trafiksäkerhet, som är ett område som vi har ett särskilt fokus på under årets stämmosäsong. Bakgrunden till det är att forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker i samband med olika företagstransporter. Det här är en lite bortglömd hållbarhetsfråga och vi förstår om ni inte har arbetat strukturerat med den. Men det vore ändå intressant att höra vd:s tankar kring detta. Sker det idag någon typ av kravställning och förebyggande arbete kring trafiksäkerhet i Sectra, både när det gäller era transporter och vid affärsresor av olika slag?

Svar från vd i Sectra

Tack för frågan, vi har en central policy för biläggande som gäller i företaget. Jag kan inte läsa upp hela här, men den ger oss riktlinjer kring hur vi ska köra säkert, exempelvis lagom fort och att vi inte får ha för gamla bilar av säkerhetsskäl.

Vi har också ett eget flygplan i koncernen som man får åka med om man vill, vilket är ett bra sätt att ta sig till kunder på ett effektivt sätt.

Så jag vill säga att vi jobbar med frågan, men det är kanske inte lika prioriterat som om vi hade haft fler transporter och fysiska leveranser. Vår mjukvara levereras ju över internet och inte fysiskt, och de fysiska produkter vi levererar – exempelvis inom Communications – är så små att de levereras fysiskt i en portfölj som vår personal tar med sig på flyget.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Skanska

Fråga till vd i Skanska

Jag har en fråga på temat trafiksäkerhet, som är ett område som vi fokuserar särskilt på under årets stämmosäsong. Forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen är kopplade till just företagstransporter. I USA har studier visat att trafikolyckor är den ledande orsaken till arbetsrelaterade dödsfall – mer än dubbelt så stor risk som fallolyckor, den näst vanligaste.

Skanska gör ett mycket bra arbete inom hälsa och säkerhet, och jag undrar om vd skulle kunna kommentera hur ni ser på just trafiksäkerhetsdelen? Vilka krav ställer ni i den egna verksamheten och på samarbetspartners? Mäter och följer ni upp trafikrelaterade olyckor som sker i er värdekedja?

Svar från vd i Skanska

Tack, vi arbetar kontinuerligt med vår säkerhetskultur och vi tror mycket på att det handlar om att eliminera risker i verksamheten. Det här är en av de viktigaste hållbarhetsfrågorna för oss givet att vi ofta har våra projekt i anslutning till exempelvis väg- eller tågtrafik. Vi har rutiner på plats för hur vi ska hantera den här typen av incidenter och har också robust säkerhetsutrustning i våra fordon.

Utöver att arbeta med riskminimering och vår kultur så har vi också både interna och externa revisioner på temat säkerhet, det sker exempelvis oannonserade alkohol- och drogtestar runt om i våra projekt. De 800 bilar som vi har i företaget har en gedigen säkerhetsutrustning och är också utrustade med exempelvis alkoholås.

Vi arbetar också med extern samverkan, exempelvis med Trafikverket och deras aktionsplan för säker vägtrafik samt Håll Nollan-projektet. Självklart följer vi även upp och mäter det här arbetet kontinuerligt, eftersom det ger oss en bild av var vi står och hur vi kan förbättra oss.

Svar från styrelseordförande i Skanska

I tillägg till det vd nämnde så vill jag bara lyfta fram vårt arbete med arbetsplatsolyckor generellt, där vi nu ligger på 2,2 frånvarotimmar per 1 miljon timmar. Vi har minskat denna siffra med drygt 30% de senaste fem åren. Arbetssäkerheten på ett Skanskaprojekt är väsentligt högre än i andra bolag, och jag vill påstå att våra anställda är säkrare på arbetet än vad de exempelvis är hemma eller på fritiden. Jag har inget statistiskt belägg för detta, men säkerhetskulturen hos oss är oerhört stark och jag tror att våra anställda är underrepresenterade i trafikolyckor utanför arbetet eftersom de har säkerhet så starkt i medvetandet.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

SSAB

Fråga till vd i SSAB

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Miljontals människor i alla åldrar skadas också i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor och det är också en arbetsmiljöfråga. SSAB har ett ambitiöst säkerhetsarbete och ni har kunnat visa minskade arbetsplatsolyckor de senaste åren. Jag undrar om trafiksäkerhet ingår i ert säkerhetsarbete, både vad gäller era egna anställda som leverantörers anställda.

Svar från vd i SSAB

Trafiksäkerhetsarbetet rör främst produktionsområdena. Vi hade ett dödsfall för något år sedan som blev en väckarklocka för oss. Sedan dess har vi begränsat infarten och hur man får köra på områdena. Det är kraftiga åtgärder.

Vi har nolltolerans gällande alkohol och narkotika och genomför regelbundna texter.

Största riskerna är annars på tjänsteresor i andra länder. Exempelvis i Indien där man bland annat slarvar med bälte. Här har vi regler att man inte får sätta sig i en bil utan bälte.

Det är en viktig fråga för oss och vi arbetar aktivt med det.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Swedbank

Fråga till vd i Swedbank

De senaste månaderna har vi sett hur flera företag dragit ned på sina hållbarhetsambitioner. Det handlar i första hand om företag med hela eller delar av sin verksamhet i USA, men även om andra. Jag undrar hur Swedbank ser på detta och hur ni påverkats? Kommer ni förändra era hållbarhetsmål på något sätt?

Jag har också en fråga som rör trafiksäkerhet. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. I Sverige är det inte riktigt så illa, men det finns ändå många trafikolyckor som skulle kunna undvikas med exempelvis säkrare bilar och lägre hastigheter. Trafiksäkerhetsarbete är så klart mest relevant för företag med mycket transporter, men det finns även möjligheter för en bank att göra skillnad. Jag undrar därför hur Swedbank arbetar med trafiksäkerhet? Ställer ni exempelvis krav på säkerhet i upphandling av tjänstebilar? Och gör ni någon uppföljning om en anställd är med om en trafikolycka i tjänsten?

Jag såg också att ni erbjuder billån med lägre ränta för en miljövänlig bil. Har ni övervägt att införa lägre ränta för de som köper en säkrare bil, alltså en bil med högre betyg från krocktester?

Svar från styrelseordförande i Swedbank

Vi har sett en snabb anpassning till linje från amerikanskt håll. Vi ska inte underskatta detta, det kan bli fler som följer efter. Men det kan inte undanröja anledningen till att detta måste kunna beskrivas och kunna jämföras mellan länder och företag. Finansiella sektorn har arbetat bra med hållbarhet, men kanske haft lite väl mycket innovation av byråkrati och dokument. Våra hållbarhetsmål finns kvar och de som inte är med de kommer inte att vara med i framtiden. Beroende på hur det är, om det möjligen är en reaktion på överdriven byråkrati eller annat så är det ingen tvekan om att det har sett men än så länge har Europa inte dragits med.

Svar från vd i Swedbank

Först tänker man att trafiksäkerhet inte har med en bank att göra, men det främsta som gör en bank mest lönsam är om människor är rikare. Och rikare länder har trafiksäkerhet högre upp på agendan.

Vi distribuerar försäkringar från Folksam som har ett starkt bidrag i att stärka trafiksäkerheten och som jobbat länge med dessa frågor. Våra anställda har säkra och moderna bilar.

Vår förvaltning på Robur har dialoger med innehaven där det även ställs frågor om trafiksäkerhet.

Slutligen, tack för en bra idé! Jag tänker inte fatta något beslut som vd om detta för det är inte min uppgift utan det får de ansvariga i affären titta på.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Swedish Orphan Biovitrum

Fråga till vd i Sobi

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en lite bortglömd hållbarhetsfråga. Detta trots att så många dör och skadas varje år i trafiken.

Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor så företag har stor möjlighet att bidra till en högre säkerhet. Det är också en arbetsmiljöfråga.

SOBI har ett ambitiöst hållbarhetsarbete när det gäller era leverantörer och jag undrar om ni även inkluderar trafiksäkerhet i det här arbetet?

Svar från vd i Sobi

Vi införde en ny bilpolicy i slutet av 2024 där vi dels har en klimatdel och även en del som gäller säkerhet. Vi har våra anställda nära hjärtat och detta är viktigt för oss.

Våra krav på säkerhet går vi igenom med ledningen på lokal nivå och det läggs resurser på program i säker bilkörning. Endast bilar med 5 stjärnor enligt Euro NCAP är tillåtna. Olyckor måste rapporteras i system. Alla är försäkrade även vid privat körning. Vi ger också instruktioner om hur man ska vara som en säker förare, sk driver fitness, och även kring mobilanvändning. Leverantörer screenas av Ecovadis och där ingår risker inom exempelvis transport. Här ska leverantörer leva upp till en viss poängnivå. Vi har inte trafiksäkerhet som en egen punkt men vi tittar på helheten.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Tele2

Fråga till Tele2

Jag har en fråga om trafiksäkerhet. Bakgrunden till att vi ställer frågan är att forskning visar att drygt hälften av alla allvarliga trafikolyckor i världen sker i samband med företagstransporter av olika slag.

Tele2 ställer stora krav på klimatomställning när det gäller era in- och utgående transporter. Jag undrar om även trafiksäkerhet är något som ni kollar på när ni upphandlar den här typen av tjänster?

Svar från vd i Tele2.

Tack för frågan, det här är en bit ifrån vår kärnverksamhet men visst beaktar vi trafiksäkerhet i vår verksamhet. Vi arbetar med noggrant utvalda partnerföretag och ställer krav på och följer deras säkerhetsrutiner. Vi arbetar också med Ecovadis som hjälper oss hantera det här genom att hjälpa oss bedöma leverantörer. Vi har sedan 2018 även en trafiksäkerhetspolicy inom Tele2 så vi hanterar det här på flera olika sätt.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Telia Company

Fråga till vd i Telia

Vi brukar ställa frågor om hållbarhet vid årsstämorna. I år har jag en fråga om trafiksäkerhet, som vi har identifierat som en glömd hållbarhetsfråga.

Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Hälften av alla trafikolyckor sker i ett företags värdekedja.

Jag har läst i årsredovisningen att Telia förlitar sig på ett stort antal leverantörer och underleverantörer där även transport och logistikföretag ingår. Min fråga är om trafiksäkerhet ingår i upphandlingen av dessa? Jag undrar också om ni följer upp de trafikolyckor som sker i värdekedjan?

Vd hänvisar till chef för Kommunikation och Hållbarhet som svarar

Jag skulle vilja börja med att säga att vi precis som Folksam anser att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga. Vi ser det både som en risk, där våra medarbetare och leverantörer kan skadas, och som en möjlighet där våra uppkopplade tjänster vi erbjuder marknaden kan minska risker för olyckor.

Vad gäller frågorna så är svaret ja på båda.

Vi har klausuler om trafiksäkerhet och hur entreprenörer kan bidra. Det handlar inte bara om person- och lastbil utan även annan typ av tung utrustning som grävmaskiner och då har vi extra insatser som utbildning osv. Vi följer upp olyckor med personskador och i dialog med leverantörer om hur olyckor ska minskas. Under 2024 har vi inte haft några bilolyckor med personskador, däremot med vilt. Vi har haft sex olyckor med egen personal och sju cykelskador som medarbetare rapporterat in.

Sen skulle jag vilja säga något om Internet of Things också där vi samarbetar med buss-transporter tex med kameraövervakning, att minska risker vid på och avstigning och i trafikforsningar. Det är ett exempel på vad vi gör.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Thule Group

Fråga till vd i Thule Group

Jag undrar om ni mäter antalet trafikolyckor som involverar egen personal, anställda i värdedekjan och/eller tredje part? Av ert förebyggande arbete – finns något här som handlar om att förhindra olyckor i trafiken?

Svar från vd i Thule Group

Svaret är ja. Vi mäter trafikolyckor som är en del av våra nyckeltal för Hälsa och säkerhet, för medarbetare specifikt, trafikolyckor och orsaker till dem. Vi jobbar med förebyggande åtgärder. Jag kan också passa på att säga att vi tycker att säkerhet i trafiken är ett viktigt område för Thule. Vi jobbar mycket med säkerhet. Vi är så stolta över att vi har några av de produkterna på marknaden som hjälper konsumenter bäst att röra sig säkert i trafiken. Då är det cykelhållare och takboxar. Vi försöker påverka branschen i rätt riktning.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Trelleborg

Fråga till vd i Trelleborg

Min fråga handlar om det minskade intresset för hållbarhetsfrågor som märks i olika delar av världen, kanske främst drivet av politiska krafter i USA. Jag undrar om ni har sett något förändrat intresse för ert hållbarhetsarbete bland era kunder? Exempelvis ert arbete med CO₂-reduktion och återvunna material. Har intresset svalnat, eller ser ni det fortfarande som en konkurrensfördel?

Svar från vd i Trelleborg

Tack för frågan. För det första håller jag inte riktigt med om att intresset har minskat, det som däremot har skett är att intresset har blivit mer fokuserat. Min uppfattning är att det snarast har ökat, men blivit mer fokuserat. Med det menar jag att man kanske har frångått det som inte är så relevant, och fokuserar på det som är viktigt och helt integrerar det i verksamheten. Våra kunder visar med andra ord ett fortsatt stort intresse för det vi gör, och vi har inga ambitioner om att slå av på takten inom hållbarhetsområdet.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Vitec Software Group

Fråga till vd i Vitec Software Group

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet. Vi har identifierat att det är en glömd hållbarhetsfråga. Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Miljontals människor i alla åldrar skadas också i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor och det ska också ses som en arbetsmiljöfråga. Jag undrar om ni arbetar med trafiksäkerhet på något sätt när det gäller era egna anställda som rör sig i trafiken i tjänsten och om ni rapporterar eventuella olyckor?

Svar från vd i Vitec Software Group

Vi har inte någon sammantagen intern rapportering, men vi har vår bilpolicy som säger mer om hur fordonen vi har ska vara, trafiksäkra mm. Skulle vi ha en olycka under arbetstid så utreds det i respektive dotterbolag, vi har ingen konsoliderad statistik. Sen kan jag lägga till att vi har dotterbolag som jobbar med de här frågorna, exempelvis har vi har programvara för utryckningsfordon, sjuktransporter, taxicentraler så vi har bolag som jobbar inom de här branscherna.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Volvo

Fråga till vd i Volvo

Inför årets stämmosäsong har vi valt att fokusera på trafiksäkerhet. Något som ni ju är väl förtrogna med.

Volvokoncernen har en vision om noll olyckor med era produkter och i er egen verksamhet. Ni skriver också att ni arbetar proaktivt med partners och samhället för att undvika olyckor och att medarbetaromsorg kommer till uttryck genom att ni prioriterar säkerhet framför allt. Er definition av säkerhet går dessutom bortom de direkta slutanvändarna och omfattar alla som kommer i kontakt med era produkter.

Det är uppenbart att ni har ett mycket bra trafiksäkerhetsarbete. Jag undrar ändå hur ni följer upp trafikolyckor som sker i er egen värdekedja, alltså som drabbar egna anställda och anställda hos leverantörer och entreprenörer?

Sen skulle jag också vilja fråga om vilka specifika teknologier och innovationer ni arbetar med för att bli ännu bättre och nå er vision om noll olyckor?

Svar från vd i Volvo

Tack. Det här är en fråga som ligger Volvo varmt om hjärtat. Det är till och med så att våra grundare Assar Gabrielsson och Gustaf Larson hade säkerhet som sin första vision; ”Bilar körs av människor. Grundprincipen bakom allt vi gör på Volvo är därför – och måste alltid vara – säkerhet.”

Jag har förmånen att få resa runt till våra anläggningar i världen och jag ber ofta människor jag träffar, det kan vara studenter, medarbetare, kunder, att blunda och säga det första man tänker på när jag säger Volvo och alla säger säkerhet. Vi lägger väldigt mycket tid på det interna arbetet. Alla styrelser, lastbilsdivisioner, gruppleddningar med mera har möten där säkerhet alltid är första punkten. Och det är relaterat både till fysisk och psykisk hälsa. Vi har ett systematiskt arbete och det är viktigt att mäta på rätt sätt, data är väldigt viktigt. Tack vare det har vi förmågan att ta tag i förbättringsåtgärder väldigt väl. Det gäller inte minst tredje part, som är en av de mest prioriterade frågorna för oss. Vi arbetar också mycket med mobilitet till och från jobbet, mellan arbetsplatser och våra olika sites. Där har vi speciella träningar, säkerhetsutrustning och så vidare. Samma gäller för våra leverantörer. Det ingår i våra standarder, det utgör ingen egen kod men det ingår.

Jag vill också lyfta att Euro NCAP för första gången klassificerade säkerheten hos tunga fordon 2024 och det föll väldigt väl ut för Volvo. Vi tog de tre första positionerna. Volvo FM tog första plats, Volvo FH andra och Renault Trucks tredje. Volvolastbilarna fick båda fem stjärnor. Skälet är en kombination av passiv säkerhet, som airbags och annan krockmekanisk säkerhet, samt aktiv säkerhet som digitala hjälpmedel, coachning och kameror. Mycket av det går ut på att skydda så kallade vulnerable road users så som cyklister och fotgängare och det är en del av utvecklingen mot självkörande bilar vilket är en mycket hög prioritet inom koncernen.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Volvo Cars extrastämma februari

KPA Pension utövade sin rösträtt genom förhandsröstning.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

Volvo Cars

Fråga till vd i Volvo Cars

Vi brukar ställa frågor som rör hållbarhet vid årsstämmorna och i år har vi ett tema som handlar om trafiksäkerhet.

Först skulle jag vilja passa på att ställa en annan fråga. Vd talade om anti-globalisering i sitt anförande och vi har också sett ett anti-ESG som funnits ett tag och eskalerat de senaste månaderna. Många företag drar ned på sina hållbarhetsambitioner och liknande och min fråga är hur du ser på detta och hur det påverkar Volvo Cars?

Åter till trafiksäkerhet: Globalt sett så är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga mellan 5 och 29 år. Miljontals människor i alla åldrar skadas också i trafiken varje år. Hälften av alla olyckor sker i företags värdekedjor.

Trafiksäkerhet är ju inte en ny fråga för Volvo Cars, tvärtom. I er årsredovisning skriver ni att säkerhet finns i ert DNA och vi känner alla till den höga säkerhetsstandarden i era bilar.

Min första fråga rör trafiksäkerhetsfotavtryck. Hur arbetar ni med det? Följer ni exempelvis upp olyckor i era sålda fordon?

Jag undrar också hur ni arbetar med era egna transportvärdekedjor, både vad gäller era egna anställda och anställda hos leverantörer som på olika sätt färdas i trafiken.

Svar från vd i Volvo Cars

Din fråga om ESG, eller DEI som de också säger i USA. Vi har aldrig haft program eller kvoter hit eller dit, däremot tror vi på mångfald. Det är för att vi tror att vi blir bättre med mångfald för fler tänker olika, inte för att det ska vara fint och få poäng av någon. Vi ska jobba med mångfald och inkludering som vi gjort och det ska vi fortsätta att göra.

Trafiksäkerhet har varit ett kärnvärde sedan 1927 och vi har jobbat otroligt konsekvent med det. Vårt analysteam tittar på alla olyckor som skett, en haverikommission utreder vad som hänt och hur vi kan lära oss av det. Det handlar inte om att få stjärnor utan om att vi kan lära oss. Självklart har vi ett stort antal krav i värdekedjan på hur det utförs och jag är säker på att vi inte bara köper billigt och att det på något sätt skulle vara osäkert.

KPA Pension röstade för valberedningens och styrelsens samtliga förslag och rekommendationer.

KPA Pension är det ledande pensionsbolaget inom kommunsektorn. Sedan starten 1922 har vi erbjudit våra kunder konkurrenskraftiga pensions- och försäkringslösningar. KPA Pension är också pensionsbolaget som tänker ett steg längre. Vi vill ge våra kunder en trygg pension i en hållbar värld och tar därför ett aktivt samhällsansvar.

KPA Pension har idag hand om pensionen åt två miljoner anställda och tidigare anställda inom kommun, region, kommunförbund och kommunala företag.

Vi ägs till 60 procent av Folksam och till 40 procent av Sveriges Kommuner och Regioner.