

MÄNNISKORÄTTSRISKER BAKOM SPÅRFORDON I SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

En branschfråga som kräver samverkan

INTRODUKTION
OCH
SAMMANFATTNING



- **Storstockholms Lokaltrafik (SL)** är en del av Region Stockholm och ansvarar för den upphandlade kollektivtrafiken i Stockholms län. www.sl.se
- **Västtrafik** ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige och ägs av Västra Götalandsregionen. www.vasttrafik.se
- **Skånetrafiken** upphandlar kollektivtrafik och är en förvaltning inom Region Skåne. www.skanetraffiken.se
- **Luleå Lokaltrafik AB (LLT)** ansvarar för, planerar och utför kollektivtrafiken i Luleå stad och ägs av Luleå Kommun. www.llt.lulea.se
- **Globalworks Lund AB** är ett oberoende ideellt företag baserat i Sverige. Globalworks uppdrag är att belysa kränkningar av arbetsrätt och mänskliga rättigheter genom att samla arbetares online-röster och klagomål. www.globalworks.se
- **ETI Sverige** är en medlemsorganisation för företag, fackföreningar, civilsamhälle och offentlig sektor som arbetar för mänskliga rättigheter och hållbara affärsmetoder i globala leverantörsled. ETI Sverige erhåller finansiellt stöd av Sida. Sida är inte ansvarigt för innehållet i denna rapport. www.etisverige.se



DISCLAIMER

Även om vi har gjort allt vi kan för att säkerställa hög grad av kvalitet i innehållet i denna rapport kan inte ETI Sverige och Globalworks garantera äkthet av de dokument som granskningen baseras på. Användning av denna rapport eller det material och den information som är kopplad till den sker på egen risk, ETI Sverige och Globalworks kan inte hållas ansvariga.

Författare: ETI Sverige (introduktion),
Globalworks/Stefan Brehm och Helena Magnusson
(introduktion och granskningar)
Layout: Birgersson&Co / Åse Bengtsson Helin
Omslagsfoto: iStockphoto
Ansvarig utgivare: Christopher Atapattu Riddselius
ISBN: 978-91-531-0066-9
Mars 2024

Förord	/ 4
Sammanfattning	/ 5
Rekommendationer	/ 9
Kontext	/ 12
Leverantörskarta	/ 18
Referenser	/ 20

Förord

Järnvägs- och spårvagnssektorn och tillverkning av spårfordon spelar en helt avgörande roll för att driva den gröna omställningen framåt och för att Sveriges klimatmål för transportsektorn ska kunna uppnås. Att denna omställning sker på ett hållbart vis, ur alla aspekter, är för oss trafikhuvudmän helt avgörande. I samband med detta har vi identifierat ett behov av ökad kunskap om hållbarhetsrisker och hur de ska hanteras i branschens komplexa leverantörskedjor.

Att vi driver frågorna tillsammans ser vi som en nyckel till framgång. Genom vårt medlemskap i ETI Sverige och den arbetsgrupp som vi bildat har vi stärkt förutsättningarna för att hantera utmaningarna. Den här rapporten är framtagen för att skapa kunskap om risker kopplade till brott mot mänskliga rättigheter i våra gemensamma leverantörskedjor, och för att vi i förlängningen ska kunna hantera dessa risker. Som offentliga upphandlare har vi en gemensam uppförandekod för leverantörer som en del av våra trafikavtal. Detta för att säkerställa en ansvarsfull upphandling av produkter och tjänster som bidrar till ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle. Det räcker dock inte att enbart ställa krav utan efterlevnaden av dessa krav behöver också följas upp.

I uppföljningsprocessen är framtagandet av en tydlig riskbild avgörande för att driva arbetet framåt med rätt prioriteringar. Därför är den här rapporten en viktig del i vår ambition att få en bild av hållbarhetsriskerna i våra gemensamma leverantörskedjor. Vi hoppas att resultatet ska bidra till en fortsatt konstruktiv dialog och ett proaktivt arbete inom hela vår bransch när det gäller risker för kränkningar av arbetsrätt och mänskliga rättigheter i komplexa leverantörskedjor.

Mars 2024

Storstockholms Lokaltrafik

Västtrafik

Skånetrafiken

(i samarbete med Luleå Lokaltrafik)

Sammanfattning

Den här rapporten är en av de första offentligt publicerade granskningen om mänskliga rättigheter i leveranskedjan vid tillverkning av spårfordon. Granskningen fokuserar på Kina där många komponenter till spårfordon tillverkas och som nämns i flera andra källor, utgör ett högriskområde för tvångsarbete. Resultaten pekar på människorättsrisker men avslöjar också mekanismerna och strukturer bakom dem.

Bakgrunden till granskningen är att eldriven spårbunden kollektivtrafik är en viktig del i att driva den hållbara omställningen framåt vad gäller resor på korta och långa avstånd. Att köpa in fler spårfordon för att höja kapaciteten kräver omfattande investeringar. Upphandling och tillverkning tar många år och innefattar långa leverantörskedjor som kan sträcka sig över olika kontinenter. Samtidigt har rapporter om risker gällande statligt sanktionerat tvångsarbete i Kina och usla arbetsvillkor i globala leverantörskedjor eskalerat de senaste åren. Senast uppmärksammades problematiken i ETI:s rapport om människorättsrisker vid tillverkning av elbussar och dess batterier.¹ Den här granskningen omfattar 54 tillverkare och leverantörer inom spårfordon och är framtagen i syfte att sammanställa tillgängliga fakta om människorättsrisker, stödja upphandlare av spårfordon att kartlägga och ta hänsyn till dessa risker, samt för att driva arbetet med hållbar utveckling inom offentlig upphandling framåt.

Rapporten är uppdelad i två delar som är baserade på olika forskningsmetoder. Den första delen fokuserar på analys av inlägg i sociala medier från arbetare och praktikanter inom järnvägssektorn och tillverkningen av spårfordon i Kina. Den identifierar risker och dokumenterar kränkningar av mänskliga rättigheter, inklusive rättigheter i arbetslivet. Den andra delen använder företagsregister, statliga hemsidor och nyhetskällor för att kartlägga specifika risker för statligt sanktionerat tvångsarbete.

Undersökningen avslöjar försämrade arbetsvillkor för arbetstagare sedan Covid-19-utbrottet startade hösten 2019. Den pågående ekonomiska nedgången i Kina riskerar att ytterligare öka riskerna för negativ påverkan på mänskliga rättigheter. Rapporten identifierar också flera kopplingar mellan spårfordons leverantörskedjor och statligt sanktionerat tvångsarbete, vilket kräver att utländska företag och leverantörer stärker sina processer för så kallad human rights due diligence (tillbörlig aktsamhet gällande mänskliga rättigheter).

Dessutom är det en stor utmaning att kartlägga, följa upp och hantera människorättsrisker i Kina. Repressionen i landet har ökat; exempelvis genom en hårdare lagstiftning som försvårar insamlingen av information om överträdelse av mänskliga rättigheter och arbetsrätt och som därmed begränsar möjligheterna att genomföra tillförlitliga revisioner.

Rapporten publiceras av ETI Sverige i samarbete med fyra svenska trafikmyndigheter: Storstockholms Lokaltrafik (SL), Västtrafik, Skånetrafiken och Luleå Lokaltrafik (LLT). Alla är medlemmar i ETI Sveriges arbetsgrupp för elfordon och har bidragit till att finansiera rapporten. SL, Västtrafik och Skånetrafiken bedriver trafik med spårbundna fordon medan LLT inte har någon spårbunden trafik. Globalworks Lund AB samlade in data, genomförde researchen och författade rapporten.

Resultat gällande arbetsvillkor

Barnarbete genom praktik

Praktikprogram för studenter används ofta för att tillsätta arbetstagare inom järnvägssektorn och tillverkningen av spårfordon. Vissa praktikplatser innebär tvångsarbete enligt ILO:s kriterier, så som att utnyttja utsatta människor och vilseleda dem. I fall där studenter är under 18 år utgör exploaterande praktikplatser barnarbete. Det finns inga krav på skolor eller rekryterare att tillhandahålla korrekt information. Studenter rapporterar att de får felaktig eller begränsad information om sina praktikavtal. Avtalen formuleras otydligt och kan därför inte helt skydda studenternas rättigheter och intressen. Studenterna kan tvingas betala en straffavgift ur egen ficka på RMB 5000 (ungefär € 640) om de vill avbryta ett avtal. Enligt studenterna saknar praktikplatserna pedagogiskt innehåll och innebär att de utför fabriksarbete som inte är relaterat till deras studier.

Tvångsarbete som tolereras av staten

Många arbetstagare förhindras av arbetsgivaren från att säga upp sina anställningar på sätt som strider mot den kinesiska arbetslagstiftningen. Ofta informeras inte arbetstagare om hur man säger upp sig korrekt. Uppsägningar kräver underskrift av direkt överordnade. Om dessa inte godkänns förhindras arbetstagare från att lämna eller tvingas att lämna sin anställning inofficiellt. Anställda kan också tvingas återbetala omställningsbidrag eller utbildningsavgifter om de säger upp sig inom tre till fem år efter anställningen.

Diskriminering i rekrytering

Jobbannonser för anställda inom järnvägssektorn och tillverkning av spårfordon är ofta baserade på diskriminerande urvalskriterier. Nästan alla granskade annonser har åldersgränser, vilket är tillåtet enligt kinesisk arbetsrätt men vilket i övrigt inte överstämmer med förbud mot diskriminering i uppförandekoder som kinesiska leverantörer omfattas av. Kriterier relaterade till utseende, såsom ”ingen konstig frisyr” eller ”inga synliga tatueringar”, är ett annat vanligt diskriminerande rekryteringsförfarande. Vissa jobb är endast öppna för män eller endast för kvinnor, och vissa annonser utesluter kandidater från etniska grupper som uigurer, hui och zhuang. Det finns också fall där kandidater har valts ut baserat på om de accepterar att arbeta på vilodagar eller med en lägre övertidsersättning än lagen säger.

Kränkningar av rätten till fri facklig organisering

Arbetstagare i Kina har inte rätt att organisera sig i oberoende fackförbund utan har endast möjlighet att gå med i All-China Federation of Trade Unions (ACFTU), som kontrolleras av det kinesiska kommunistpartiet. ACFTU främjar dock sällan arbetarnas rättigheter och intressen. ACFTU:s huvuduppgifter är ideologisk utbildning, organisering av sociala evenemang och välgörenhetsarbete. Trots förtrycket vågar arbetare ibland protestera.

Låga löner och oskäligen löneavdrag

Heltidslöner för anställda med mindre kvalificerade tjänster ligger ca 50–70 procent under minimilönen. Därför är denna grupp anställda mycket beroende av prestationsbaserad lön och att arbeta övertid för att försörja sig. Arbetare på mer kvalificerade tjänster tjänar mer än minimilönen. Samtidigt uppger arbetare att löner på senior nivå kan variera månadsvis och kan halveras med kort varsel. På grund av den hårda konkurrensen inom järnvägssektorn och tillverkning av spårfordon är arbetstagare på alla nivåer utsatta för besparingsåtgärder med kort varsel. Vanliga kostnadsbesparande åtgärder är löneavdrag eller försenad löneutbetalning,

vilket strider mot arbetarnas rättigheter enligt lagstiftningen. Andra typer av lönesänkningar, som lägre prestationsbaserad lön, är tillåten men kan leda till att lönen totalt blir lägre än minimilönen. Prestationsbaserad lön bör därför generellt betraktas som en riskfaktor.

Oetisk rekryteringspraxis

Att få ett ordinarie anställningsavtal i statligt ägda företag inom järnvägssektorn och tillverkning av spårfordon i Kina kan innebära avgifter för arbetaren på mellan 10 000 - 60 000 RMB (14 600 – 87 700 SEK). Detta strider mot ILO-principer som förbjuder alla typer av avgifter som uppstår i rekryteringsprocessen för att säkra anställning för arbetstagare. Förutom ordinarie anställda anställs allt fler arbetstagare genom outsourcing och uthyrningsagenter. Enligt rapportens resultat, och i strid med kinesisk lagstiftning, får dessa arbetare inte lika lön för lika arbete, och arbetsvillkoren är sämre.

Bristande hälsa och säkerhet

Arbetstagare skriver sällan om hälsa och säkerhet i sociala medier. Det vanligaste klagomålet är arbetsrelaterad stress. Anställda är under ständigt press att vara snabbare och prestera högre. Dessutom har lönesänkningar de senaste åren lett till ökad ekonomisk stress och tvingat dem att arbeta långa arbetsdagar och att konkurrera om projektbaserade anställningskontrakt. Tung och långvarig stress på arbetet ökar risken för psykisk ohälsa samt risken för arbetsrelaterade olyckor.

Extrem övertid och låg övertidsersättning

Anställda inom produktionen tvingas regelbundet arbeta extremt många timmar. Arbetstagare uppger att en arbetsdag på 13-14 timmar är normalt. Men det finns också rapporter om 320-360 övertidstimmar per månad. Det är tio gånger mer än vad den lagliga maxgränsen tillåter. Arbetstagare rapporterar att övertidsersättningen är begränsad till högst 32 timmar, även om de måste arbeta ännu längre. Antalet betalda övertidstimmar minskar ytterligare när företag försöker spara kostnader.

Resultat gällande statligt sanktionerat tvångsarbete

Den kinesiska regeringen och kommunistpartiet under president Xi Jinping har utvecklat och skalat upp program för fattigdomsbekämpning (Targeted Poverty Alleviation, TPA) i västra och centrala Kina, som ett sätt att bekämpa extrem fattigdom. TPA innebär identifiering av fattiga hushåll som regelbundet utnyttjas i statligt organiserad sysselsättning. Jordbrukare och boskapsskötare kan flyttas för att arbeta i andra provinser eller till fattigdomsbekämpande industrier i städer inom sina hemregioner. Fattigdomsbekämpningen förlitar sig också på yrkesutbildning och samarbeten mellan skolor och företag.

Omlokalisering av arbetskraft, fattigdomsbekämpning och yrkesutbildning omfattas av de statliga programmen för fattigdomsbekämpning och är nära kopplade till risken för statligt sanktionerat tvångsarbete. Lokala tjänstemän ska tillgodose obligatoriska krav för att minska fattigdomen med tvångsåtgärder, såsom att återkalla lantbrukares rätt att bruka mark, hushållsregistrering eller grundläggande ekonomiskt stöd. Detta ger fattiga människor ingen annan utväg än att gå med på det lönearbete som erbjuds dem. Fattigdomsbekämpningsprogrammen kan leda till oönskad anställning och exploatering på grund av deltagarnas ekonomiska och politiska utsatthet. I Xinjiang och Tibet är fattigdomsbekämpningsprogram en del av den övergripande kampen mot terrorism och religiös extremism. Vägran att flytta eller att acceptera ett tilldelat fabriksarbete tolkas som tecken på extremism och leder ofta till internering.

Resultaten i denna rapport visar att järnvägs- och spårfordonsindustrin i Kina är starkt kopplad till statligt sanktionerat tvångsarbete. En av orsakerna är det kinesiska järnvägsföretagets CRRC:s centrala roll som en nyckelaktör i den globala leverantörskedjan och som en viktig ingång för utländska företag till den kinesiska marknaden.

Kopplingar till statligt tvångsarbete i Xinjiang:

Flera tillverkare och leverantörer är omnämnda i granskad dokumentation gällande tvångsarbete där uigurer, och andra turkiska minoriteter, involveras i järnvägs- och spårfordonssektorn:

- CRRC driver en industriell zon för tågproduktion i Xinjiang. Företaget har kopplingar till Xinjiang Production and Construction Corps (XPCC), en paramilitär företagsorganisation.
- Voith, Bombardier och Knorr-Bremse driver joint ventures med CRRC.
- Victall har ett strategiskt partnerskap med CRRC.
- KTK Group har använt sig av uigurisk arbetskraft genom statligt organiserad omlokalisering av arbetskraft.
- Voith har ett långvarigt samarbete med regeringen i den autonoma regionen Xinjiang Uigur och med gruvföretag i Xinjiang.
- Knorr-Bremse har joint venture-avtal med Dongfeng Motors. Dongfeng har medverkat i fattigdomsbekämpningsprogram i Xinjiang och skickat uiguriska arbetare till dessa program.
- Grammer har joint venture med Shaanxi Automobile. Shaanxi Automobile driver en fabrik i Xinjiang och deltar i statligt organiserad omlokalisering av arbetskraft.
- Secheron och Siemens har båda joint ventures med Daqo. Den senares moderbolag är Xinjiang Daqo New Energy, som är portat från den amerikanska marknaden på grund av dess inblandning i tvångsarbete med uigurer.

Kopplingar till statligt tvångsarbete i andra kinesiska riskområden:

Flera företag är involverade i fattigdomsbekämpningsprogram som riktar sig mot icke-hankinesiska etniska grupper i västra Kina:

- CRRC, som är en joint venture-partner till Voith, Bombardier och Knorr-Bremse, driver olika program för fattigdomsbekämpning i Gansu-provinsen och Guangxi Zhuang autonoma region. CRRC har också etablerat industrier inom dessa program i Hunan-provinsen och Gansu-provinsen och tagit emot omlokaliserad arbetskraft.
- Lokala myndigheter i Gansu-provinsen omlokaliserade fattiga arbetare till Victall. Dessutom använde företaget sig av praktikanter från fattiga hushåll genom ett samarbetsavtal med en yrkesskola i Shandong.
- Dellner är kopplat till tvångsarbete genom sin joint venture-partner Victall.
- Grammer har aktivt deltagit i och stött CRRC:s program för fattigdomsbekämpning i Gansu-provinsen. Detta program inkluderar omlokalisering av arbetskraft till industrier genom fattigdomsbekämpningsprogram.
- KTK Group har deltagit i omlokalisering av fattiga arbetare från Shaanxi. Dessutom har företaget haft praktikanter från fattiga familjer.

Inget av de undersökta företagen nämnde risker för tvångsarbete i Kina eller kopplingar till Xinjiang i sina respektive hållbarhetsrapporter. Skillnaden mellan informationen i denna rapport och företagens egen rapportering understryker det brådskande behovet av striktare krav på transparens och ansvarsskyldighet.

Rekommendationer

Rekommendationerna grundar sig på internationella standarder, främst FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (UNGP:s), OECD:s riktlinjer för multinationella företag (OECD Guidelines), samt relevant lagstiftning.

Rekommendationerna är uppdelade i två delar. I första delen riktas de till de upphandlande trafikhuvudmännen och i den andra delen riktas de till tillverkare av spårfordon och deras ansvar enligt internationella riktlinjer.

ETI Sveriges rekommendationer till trafikhuvudmän:

- I de fall detta inte redan gjorts; inkludera tydliga krav i offentliga upphandlingar av transporttjänster, som är i linje med internationellt erkända mänskliga rättigheter som tar sin utgångspunkt i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, samt principerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.
- Använd hela utbudet av verktyg i EU:s direktiv om offentlig upphandling och Lagen om Offentlig Upphandling (LOU) när sociala kriterier i offentliga kontrakt fastställs.

För att hantera risker gällande tvångsarbete kan det innebära att:

- Krav ställs på att leverantörer har och uppvisar full spårbarhet av sina leverantörskedjor, inklusive där komponenter som batterier tillverkas och med tydlig identifiering av enheter och platser för tillverkning för varje steg av leveranskedjan.
- Villkor för fullgörande av kontrakt används, för att kräva att anbudsgivare säkerställer att inget tvångsarbete används vid tillverkningen. Vid utvärdering av anbuderna bör leverantörer eller underleverantörer som uppfyller något av följande kriterier inte anses kvalificera sig för anbudet: 1) verksamhet sker i Xinjiang, Tibet och tibetanska autonoma prefekturer i Sichuan och Qinghai, 2) deltagande i statligt organiserad omlokalisering av arbetskraft genom fattigdomsbekämpningsprogram, 3) användande av yrkesutbildningspraktikanter genom fattigdomsbekämpningsprogram.
- Leverantörer som anses bryta mot sociala och arbetsrättsliga skyldigheter från anbudsörfarandet utesluts. Detta kan baseras på offentligt tillgänglig information och data från trovärdiga oberoende källor.

För att hantera risker gällande arbetsvillkor kan det innebära att:

- Inte bara beakta det angivna priset i inköpsbeslut, utan hela produktens livscykel och osynliga kostnader såsom arbetskraftsrelaterade kostnader i leverantörskedjan. Det kan innebära att risker relaterade till arbetsvillkor hanteras genom att kostnader för högre löner och bättre boendestandard vägs in.
- Använda tilldelningskriterier för att uppmuntra proaktiva leverantörer som aktivt hanterar risker och systematiskt verkar för goda arbetsvillkor, utöver att fastställa sociala minimikrav genom villkor för fullgörande av kontrakt.
- Säkerställa att det finns tillräckligt med interna resurser för tillbörlig aktsamhet (due diligence), även efter att kontrakt har tilldelats, för uppföljning av leverantörer och möjlighet att agera vid nya händelser och/eller information.

- Söka samarbete med andra upphandlingsmyndigheter, även utanför Sverige, för att stärka inflytandet och utveckla gemensamma tillvägagångssätt för att fastställa sociala kriterier i offentliga upphandlingar av spårfordon.
- I de fall detta inte redan gjorts; inkludera tydliga krav i offentliga upphandlingar av spårfordon, som är i linje med internationellt erkända mänskliga rättigheter som tar sin utgångspunkt i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, samt principerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.
- Använd hela utbudet av verktyg i EU:s direktiv om offentlig upphandling och Lagen om Offentlig Upphandling (LOU) när sociala kriterier i offentliga kontrakt fastställs.

ETI Sveriges rekommendationer till företag inom tillverkning av spårfordon och dess komponenter, som gör inköp från Kina:

- Inför en process för tillbörlig aktsamhet avseende mänskliga rättigheter (human rights due diligence), i linje med internationella standarder (FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer för multinationella företag), som hanterar risker i den egna verksamheter och i hela värdekedjan. Detta inkluderar att:
 - Anta policys som klargör företagets ansvar att respektera mänskliga rättigheter i den egna verksamheten och i hela värdekedjan, inklusive krav på affärspartners, samt etablera tydliga interna system för hantering av risker för mänskliga rättigheter.
 - Utvärdera och identifiera regelbundet och kontinuerligt faktisk och potentiell negativ påverkan på mänskliga rättigheter av företagets verksamhet samt dess affärsrelationer, inklusive leverantörer och samarbetspartners i joint ventures.
 - Integrera resultat från riskbedömningar gällande mänskliga rättigheter inom relevanta interna funktioner och processer samt vidta lämpliga åtgärder för att förebygga och minska risker.
 - Följ upp resultaten för att verifiera om negativ påverkan på mänskliga rättigheter hanteras effektivt.
 - Kommunicera offentligt, när det är lämpligt, om företagets respons på faktisk och potentiell påverkan på mänskliga rättigheter.
 - Möjliggör gottgörelse för negativ påverkan på mänskliga rättigheter som har inträffat.

Gällande uppgifter i rapporten om tvångsarbete:

- På grund av allvarlighetsgraden av negativ påverkan på mänskliga rättigheter och att det saknas möjlighet att genomföra förbättringar: avsluta affärsrelationer så snart som möjligt med, och implementera en företagspolicy om att inte köpa från eller ingå i joint ventures med, enheter som uppfyller något av följande kriterier:
 1. verkar inom primär- eller sekundärsektorn belägen i Xinjiang, Tibet och autonoma tibetanska prefekturer i Sichuan och Qinghai,
 2. deltar i statligt organiserade arbetskraftöverförings- och fattigdomsbekämpningsprogram från samma regioner,
 3. ägs eller kontrolleras av Xinjiang Production and Construction Corps (XPCC), ett statligt företag och paramilitär organisation,
 4. köper från företag som är involverade i tvångsarbete, baserat på trovärdiga uppgifter.

- Samarbeta med företag inom järnvägs- och spårvägssektorn i värdekedjan för att hantera identifierade risker för tvångsarbete, för att successivt minska risken i kinesiska leverantörsled, med prioriteringen att avsluta affärer (i enlighet med OECD:s riktlinjer för due diligence för ansvarsfullt företagande) med aktörer i leverantörskedjan eller joint venture-partners som uppfyller något av följande kriterier:

1. deltar i statligt organiserade arbetskraftsöverförings- och fattigdomsbekämpningsprogram från regioner i Kina, andra än de som nämnts ovan,
2. tar emot yrkesstuderande praktikanter från registrerade fattiga hushåll genom fattigdomsbekämpningsprogram.

- Eventuella åtgärder för att avsluta affärsrelationer (som omfattas av de två tidigare rekommendationerna) bör genomföras i enlighet med OECD:s riktlinjer för tillbörlig aktsamhet (due diligence) för ansvarsfullt företagande³. Detta innebär att avsluta affärsrelationer bör övervägas efter misslyckade försök att förhindra eller lindra allvarlig negativ påverkan, när situationen inte går att förbättra, när det inte finns någon rimlig möjlighet till förändring eller när allvarlig negativ påverkan eller risker identifieras och aktören som orsakar detta inte vidtar omedelbara åtgärder för att förebygga eller lindra dem. Ett beslut att avsluta affärsrelationen måste utvärderas utifrån påverkan på mänskliga rättigheter till följd av själva tillbakadragandet, och skyldigheten att tillhandahålla eller möjliggöra gottgörelse för de intressenter som påverkats negativt.

- För att hantera risker längre ner i leverantörskedjan, implementera globala spårbarhetsprogram för att kartlägga hela leverantörskedjan gällande högriskkomponenter och -affärsrelationer.

Gällande uppgifter i rapporten om dåliga arbetsvillkor:

- Aktivt samverka med affärspartners och andra intressenter för att hantera samtliga av de identifierade riskerna för dåliga arbetsförhållanden, använda sitt inflytande i hela värdekedjan och prioritera risker baserat på konsekvensernas allvarlighetsgrad.
- Där negativ påverkan redan har inträffat och identifierats, samverka med affärspartners och drabbade intressenter för att möjliggöra gottgörelse.
- Arbeta med leverantörer för att samla in arbetares synpunkter, som syftar till att kontinuerligt samla in feedback från, och kommunicera med, arbetare i leverantörskedjan, samt andra potentiellt drabbade intressenter, för att förbättra arbetsförhållandena.
- Kräv att leverantörer tillåter alternativa former av arbetarrepresentation. Även om oberoende fackföreningar är förbjudna enligt lag i Kina är anställda generellt tillåtna att fritt välja lokala arbetarrepresentanter.
- Implementera krav på levnadslöner och samarbeta i hela leverantörskedjan för att gemensamt etablera standarder för levnadslöner och inför detta åtagande i företagets inköpsrutiner.

Kontext

För att möta klimatkrisen krävs genomgripande omställningar i samhället. Svensk offentlig upphandling omsätter cirka 800 miljarder kronor årligen vilket motsvarar närmare en femtedel av Sveriges BNP.⁴ Genom upphandling har offentlig sektor en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt och hållbart samhälle.

Enligt Naturvårdsverket ska utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.⁵ Sverige har som mål att nå nettonollutsläpp senast år 2045 enligt klimatlagen, och regioner och kommuner har även långtgående klimatmål i linje med detta.

För att nå klimatmålen har den regionala kollektivtrafiken, inklusive spårtrafiken, en viktig roll att spela. Varje ny resa med kollektivtrafik i stället för bil minskar växthusgasutsläpp eftersom en bilfärd släpper ut lika mycket koldioxid som samma sträcka 81 gånger med tåg.⁶

Ett av regionernas uppdrag är att tillhandahålla kollektivtrafik till invånare i regionerna. Ansvaret utgår från en regional kollektivtrafikmyndighet inom respektive region, så kallad trafik huvudman, och sker genom upphandling. Sveriges regioner upphandlar varje år kollektivtrafik för totalt cirka 52 miljarder kronor. Kollektivtrafiken finansieras, grovt sett, ungefär till hälften av biljettintäkter och till hälften av bidrag från region- och kommunalskatt.⁷ Sveriges tre största trafik huvudmän är Storstockholms Lokaltrafik (SL), Västtrafik och Skånetrafiken.

Leverantörsleden och ägarskapen i den globala tillverkningen av spårfordon är komplicerade. Underleverantörer kan drivas inom samma företagsstruktur som huvudleverantören eller inom ett helt separat företag. Det är också vanligt med företagssamarbeten- och partnerskap mellan olika företag, så kallade joint-ventures. De kinesiska leverantörskedjorna involverar tillverkning av spårfordon, komponenter som exempelvis vagnskorgar, bromsar, kopplingsutrustning, AC, motorer, inredning och batterier samt utvinning av mineral och kol till energi.

Kina är bland de största på marknaden när det gäller tågteknologi och ledande särskilt inom höghastighetståg. Landet genomför en enorm satsning på höghastighetståg med målet att bygga 7000 mil räls till år 2035. I början skedde samarbete med utländska bolag som Alstom, Bombardier (numera Alstom-Bombardier) och Mitsubishi. Idag tillverkar Kina tågen själva både för eget behov och för export.⁸ Landets tre stora statligt ägda företag, China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), China Railway Construction Corporation (CRCC) och China Railway Engineering Corporation (CREC) är specialiserade på spårfordon, konstruktion respektive ingenjörskap. De är involverade i flera stora projekt runt om i världen och CRRC är idag världsledande inom tågtillverkning.

Kina är också dominerande gällande råvaror till batterier såsom litium, grafit och kobolt.⁹ Batterier är en viktig komponent i eldrivna tåg för till exempel energilagring och stabilitet. Batterier till spårfordon förväntas spela en nyckelroll i att förbättra tågens prestanda och minska miljöpåverkan när järnvägar över hela världen anammar elektrifiering.¹⁰ Även helt batteridrivna tåg utforskas som en möjlighet i exempelvis Tyskland¹¹ och kan vara ett framtida alternativ på de oelektrifierade banorna även i Sverige.

1. Mänskliga rättigheter i Kina – och EU:s svar

Den kinesiska konstitutionen garanterar åsikts- och yttrandefrihet. Yttrande-, press- och informationsfrihet är dock i praktiken kraftigt inskränkt. Personer som rapporterar om politiskt känsliga frågor löper stor risk att trakasseras, hotas eller gripas. Såväl traditionella som sociala medier granskas och regleras. Både direkt och indirekt censur är utbredd. Utrymmet för det civila samhället att verka är mycket begränsat och fortsätter att krympa. Flera civilsamhällsaktörer har anklagats för brott mot den nationella säkerheten.¹²

Allvarliga och systematiska kränkningar av religiösa och etniska minoriteters mänskliga rättigheter förekommer, i synnerhet i Xinjiang och Tibet. Språklig, kulturell och politisk assimilering av minoriteter har blivit ett allt viktigare politiskt mål och metoder för att uppnå målet har blivit hårdare. Ett mycket stort antal uigurer och personer som tillhör andra minoriteter hålls godtyckligt frihetsberövade i interneringsanläggningar.¹³

I augusti 2022 publicerade FN en rapport som bekräftar att den kinesiska staten utsätter uigurer och minoriteter i Xinjiang för tvångsarbete och andra allvarliga människorättskränkningar. Tvångsarbete ingår i kinesiska statens program för fattigdomsbekämpning och riktar sig mot specifika grupper, särskilt registrerade fattiga hushåll och utsatta etniska grupper såsom uigurer.¹⁴

Tvångsarbetet sker även i andra delar av Kina genom omlokalisering av arbetskraft. En rapport från The Australian Strategic Policy Institute har tidigare identifierat 82 utländska och kinesiska företag som potentiellt direkt eller indirekt gynnas av användningen av uiguriska arbetare utanför Xinjiang genom kränkande omlokalisering av arbetskraft, däribland flera tåg- eller tågkomponenttillverkare som exempelvis Alstom-Bombardier, CRRC, KTK Group, Siemens och Hitachi.¹⁵

1.1 Kinesiska lagar skyddar nationella intressen

Flera lagar har inrättats som gör det möjligt att vidta åtgärder mot individer, organisationer och stater som anses skada Kinas intressen, bland annat en anti-sanktionslag¹⁶ och en nationell säkerhetslag med extraterritoriell komponent¹⁷. Den nyligen utfärdade kinesiska lagen mot spioneri gör potentiellt all granskning och informationsinsamling till en brottslig handling.¹⁸

1.2 Stärkt lagstiftning i väst mot tvångsarbete

I väst utvecklas lagstiftning som ska förhindra att produkter som tillverkats med tvångsarbete sätts på marknaden. EU-kommissionens förslag till förordning om att förbjuda varor som tillverkats under tvångsarbete¹⁹ och det kommande direktivet om Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD)²⁰ uppmanar företag att effektivt förebygga risker för tvångsarbete. En amerikansk lag finns redan på plats i form av Uyghur Forced Labor Prevention Act (UFLPA)²¹ som förbjuder införsel på den amerikanska marknaden av varor som kommer helt eller delvis från Xinjiang.

De uppdaterade OECD-riktlinjerna för multinationella företag om ansvarsfullt företagande²² uppmanar företag att bidra till avskaffandet av alla former av tvångsarbete och vidta omedelbara och effektiva åtgärder för att avskaffa tvångsarbete.

1.3 EU vidtar åtgärder för att bryta beroendet av Kina

För att klara den gröna omställningen med hjälp av elektrifiering och förnybar energi krävs råvaror som kisel och litium till batterier och solceller. I november 2023 nådde EU en preliminär överenskommelse som ska säkra tillgången på dessa råvaror och minska beroendet av Kina. Enligt förslaget får ett enskilt land maximalt stå för 65 procent av leveranserna av en enskild råvara.²³

2. Regionernas upphandlingsförfaranden

Omfattande satsningar på spårbunden kollektivtrafik pågår i regionerna. Stockholmsregionen står nu inför den största upprustnings- och utbyggnadsfasen i kollektivtrafiken sedan 1960-talet, med planerade investeringar en bit in på nästa decennium om cirka 80 miljarder kronor och bland annat 46 nya spårstationer i länet.²⁴ Detta innebär omfattande upphandlingar av spårfordon samt tillhörande komponenter. I Göteborg byggs just nu Västlänken, en tågtunnel för den regionala pendeltågstrafiken som lägger grunden för en kraftigt utbyggd tågtrafik i Västsverige. Västtrafik har beställt 45 nya tåg för att kunna utöka trafiken i etapper. Även inom spårvagnstrafiken i Göteborg görs en utbyggnad med nya spår och längre hållplatser. Leverans av totalt 100 nya spårvagnar pågår.

Spårfordon har en livslängd på ca 40 år, vilket är betydligt längre än exempelvis bussar, och är en stor investering. Upphandlingstiden är också mycket mer omfattande. Det kan ta cirka tio år från att en upphandling av spårfordon påbörjas till att fordonen levereras. Det innebär att hållbarhetskraven i en spårfordonsupphandling generellt är ca tio år gamla när fordonen levereras, eftersom förändringar inte kan göras under upphandlingens gång.

Spårfordonen är egenägda av SL, Västtrafik och Skånetrafiken och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer direkt eller genom ramavtal med Transitio, ett upphandlings- och förvaltningsbolag för spårfordon helägt av de svenska regionerna. Transitio hyr även ut tåg till regionerna.²⁵ Region Skåne och Västtrafik äger Öresundståg AB tillsammans med flera andra regioner. Just nu har Skånetrafiken ett uppdrag att handla upp nästa generations Öresundståg. Här undersöks bland annat hur ägarförhållandet i framtiden kan se ut och om hyra/leasa tåg är ett alternativ till ägande. Luleå Lokaltrafik har inte någon spårbunden trafik.

2.1 Sociala kriterier i offentlig upphandling

År 2014 antog EU nya direktiv om offentlig upphandling. Dessa införlivades i nationell lagstiftning i samtliga medlemsstater år 2016. Ett av de huvudsakliga fokusområdena i de nya direktiven är sociala och miljömässiga kriterier. Direktiven införlivades i svensk lag genom Lagen om Offentlig Upphandling, LOU.

Flera artiklar i direktiven behandlar hur sociala kriterier kan och bör införas. Enligt principer för upphandling, artikel 18.2²⁶, anges att: ”Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ekonomiska aktörer som utför offentliga kontrakt följer gällande skyldigheter inom områdena miljö, socialt och arbetsrätt enligt EU-lag, nationell lagstiftning, kollektivavtal eller enligt de internationella miljö-, social- och arbetsrättsliga bestämmelser som anges i bilaga X.”

Nämnd bilaga refererar till ILO:s kärnkonventioner, som omfattar föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar, tvångsarbete, barnarbete och diskriminering. Direktiven tillhandahåller

dessutom olika verktyg för att införliva sociala kriterier i olika skeden av en upphandlingsprocess. Till exempel uppmanas offentliga myndigheter att beakta hela produktens livscykel i inköpsbeslut, inte bara det omedelbara priset.

Upphandlande myndigheter kan överväga kriterier som rör produktion av arbete, tjänst eller leveranser som ska köpas, vilket innebär att kostnader för förbättring av arbetsvillkor i tillverkningsländer inkluderas i utvärderingar av anbuden.

En inköpsmyndighet kan kombinera obligatoriska krav i form av villkor för fullgörande av kontrakt med frivilliga krav i form av tilldelningskriterier. Detta möjliggör för offentliga köpare att å ena sidan fastställa tydliga minimistandarder för kvalifikation genom villkor för fullgörande av kontrakt, till exempel nolltolerans för tvångsarbete, och å andra sidan stödja leverantörer som uppvisar god praxis ('best practice') vid tidpunkten för anbudet.

Ett exempel på 'best practice' för tilldelningskriterier är om en leverantör är aktivt involverad i att stärka arbetares röster hos underleverantörer. Ett annat exempel är när en leverantör säkerställer levnadslön. Sådana kriterier kan tillåta ett högre pris, vilket skapar en konkurrensfördel för leverantörer som kan visa på positiva effekter. Icke desto mindre måste varje leverantör som tilldelas kontrakt följa grundläggande arbetarrättsliga villkor som är specificerade i villkoren för fullgörande av kontrakt.

Tilldelningskriterier kan vara mer lämpliga för att hantera vissa risker relaterade till dåliga arbetsvillkor, medan villkor för fullgörande av kontrakt är ett bättre alternativ för att etablera en nolltolerans för tvångsarbete. Utöver att använda krav i form av villkor för fullgörande av kontrakt och tilldelningskriterier har offentliga inköpare också möjlighet att utesluta leverantörer som anses bryta mot sociala och arbetsrättsliga skyldigheter.²⁷

2.2 Hållbar upphandling – ett nationellt samarbete

Spårfordonsindustrin bedöms vara en högriskbransch när det gäller mänskliga rättigheter och grundläggande rättigheter i arbetslivet. Av det skälet samverkar Sveriges tre största trafikhuvudmän och upphandlare av tåg – SL, Västtrafik och Skånetrafiken - när det gäller krav på att spårfordon och dess komponenter ska tillverkas på ett hållbart sätt, miljömässigt och socialt.

Sedan 2010 samarbetar Sveriges regioner inom Hållbar upphandling²⁸ och är anslutna till en gemensam uppförandekod för leverantörer. Uppförandekoden omfattar områdena mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter enligt ILO:s kärnkonventioner, miljö och affärsetik. Uppförandekoden, liksom kravställning, har använts vid upphandlingar av tåg och spårfordon samt tillhörande komponenter under åren, men inte i äldre upphandlingar då upphandlingar sker relativt sällan på grund av fordonens livslängd.

Ett utdrag ur de gemensamma kontraktsvillkoren för hållbara leveranskedjor, enligt uppförandekoden²⁹ som till och med 2023 varit gällande, visar att leverantören ska:

- 1.** Respektera uppförandekoden i sin egen verksamhet samt anta en allmänt tillgänglig policy, beslutad av högsta ledningen, som innefattar ett åtagande att respektera uppförandekoden,
- 2.** Ha utsett ansvarig person på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnaden av uppförandekoden,

3. Vidareförmedla åtagandet att respektera uppförandekoden till underleverantörer i samtliga led,
4. Regelbundet genomföra riskanalyser, det vill säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för brister i efterlevnaden av uppförandekoden, innefattande en kartläggning av underleverantörer i samtliga led med särskild hänsyn till högriskverksamheter,
5. Regelbundet följa upp efterlevnad av uppförandekoden i såväl den egna verksamheten som hos underleverantörer i alla led, och
6. Vidta åtgärder för att förebygga, förhindra och begränsa brister i efterlevnaden av uppförandekoden, samt omedelbart vidta rättelse vid identifierade brister, hos trafikföretaget och hos underleverantörer.³⁰

Från och med 2024 är både den gemensamma uppförandekoden och kontraktsvillkoren för hållbara leveranskedjor uppdaterade och kan användas i framtida upphandlingar. Uppförandekoden har stärkts avseende mänskliga rättigheter och miljö.³¹ Det särskilda kontraktsvillkoret för hållbara leveranskedjor har förtydligats i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer om tillbörlig aktsamhet för ansvarsfullt företagande samt kommande EU-direktiv. Nyheter i villkoret omfattar exempelvis samråd med rättighetsinnehavare, beaktande av särskilt sårbara grupper, möjliggörande av klagomål, tillhandahållande av gottgörelse då leverantören har orsakat eller bidragit till faktisk negativ påverkan, rapporteringsskyldighet vid allvarliga avvikelser samt krav på transparens i leveranskedjan.³²

Svensk kollektivtrafik har även en gemensam kravbilaga för tåg och spårfordon från 2013. Den innehåller bland annat krav på ett aktivt miljöarbete och miljöledningssystem.

2.3 Uppföljningen en stor utmaning

Enligt regionernas gemensamma uppförandekod och sociala krav ska trafikföretag kunna visa att deras leverantörskedjor klarar kraven i uppförandekoden. Trafikhuvudmannen har rätt att själv, eller genom anlita tredje part, granska trafikföretagets uppfyllelse av uppförandekoden.

Samtidigt är det mycket svårt att utföra en effektiv human rights due diligence, det vill säga kartläggning och hantering av människorättsrisker, i Kina. Repressionen i landet har ökat de senaste åren och det är svårt att få fram information som belägger brott mot mänskliga rättigheter och arbetsrätt. Det är helt enkelt för farligt att vittna om sådana typer av problem, och allra farligast är det för de mest utsatta, inklusive arbetare och minoritetsgrupper.

Företag och organisationer som följer upp arbetsförhållanden har satts under hård press. Bland annat stängdes revisionsföretaget Verités Kina-kontor ned 2021 efter att de medverkat i rapporter som avslöjat tvångsarbete.³³ Under 2023 har flera andra internationella konsultföretag utsatts för razzior, däribland Mintz Group vars kontor stängdes ner och fem lokalt anställda anhölls.³⁴ Razziorna sammanfaller med en utvidgning av Kinas lagar mot spioneri. Japanska konsultföretag har övervägt att lämna Kina efter att minst 17 medborgare har häktats sedan 2014.³⁵

Dessutom har en hel konsultindustri utvecklats i Kina vars syfte är att förbereda fabriker inför revisioner för att utöka deras chanser att ”klara dem”, det vill säga få godkänt trots att leverantören inte lever upp till kraven på anständiga arbetsvillkor. Det kan inkludera att manipulera dokument, instruera arbetare och förbereda olika typer av dokumentation så att inga överträdelser upptäcks gällande exempelvis arbetstid och löner.³⁶

Human rights due diligence

Human rights due diligence (HRDD), eller tillbörlig aktsamhet, är en riskhanteringsprocess för att identifiera, förhindra, begränsa och redogöra för företags faktiska och potentiellt negativa påverkan på mänskliga rättigheter. *OECD:s Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct* rekommenderar företag att utföra riskbaserad due diligence för att undvika och hantera negativa effekter kopplade till deras verksamhet, deras leverantörskedjor och andra affärsrelationer.

3. Rapportens metod

Granskningen genomfördes år 2023 av det Lund-baserade företaget Globalworks, genom sitt egenutvecklade Social@risk™, ett verktyg för analys av textbaserade stordata. Den stora mängd sociala medie-inlägg (240 000) från anställda som analyserats, kan kopplas till fabriker i trafik huvudmännens kinesiska leverantörskedjor. Arbetarnas klagomål, missnöje och foton har analyserats kvalitativt och kvantitativt. Globalworks har också samlat in och analyserat information från kinesiska regerings- och partidokument som kopplar samma leverantörer till statligt sanktionerat tvångsarbete.

Den översikt av offentlig information som Globalworks har funnit belägger allvarlig risk för statligt sanktionerat tvångsarbete kopplat till leverantörerna. De två granskningarna utgör varsitt kapitel i den fullständiga rapporten, där det även går att läsa mer ingående om metoden.

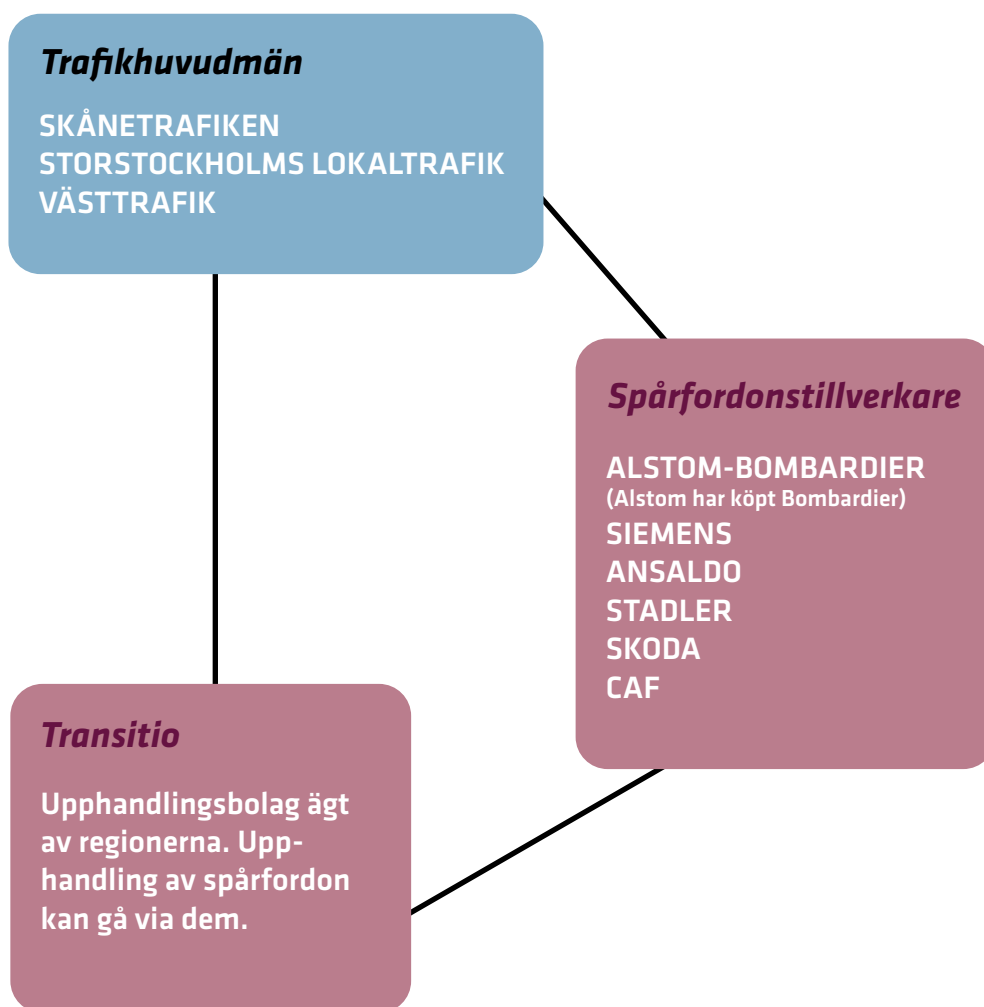
Slutsats

Granskningarna i denna rapport belyser allvarliga hållbarhetsrisker i den nödvändiga övergången till fossilfria alternativ genom offentlig upphandling. Användningen av spårfordon tillverkade i Kina inom svensk kollektivtrafik innebär betydande hållbarhetsrisker, inklusive statligt sanktionerat tvångsarbete och kränkningar av mänskliga rättigheter.

Dessutom är det en stor utmaning att kartlägga, följa upp och hantera människorättsrisker i Kina. Nya lagar försvårar insamling av information om överträdelser av mänskliga rättigheter och arbetsrätt. Detta begränsar möjligheten att genomföra tillförlitliga revisioner.

Den centrala frågan som måste hanteras är hur den gröna omställningen med hjälp av ökad kollektivtrafik kan genomföras utan att orsaka allvarliga negativa konsekvenser för miljö och människor som påverkas i tillverkning av spårfordon.

Leverantörskedjan för spårfordon



Kartan är inte komplett utan visar exempel på leverantörer i kedjan. Trafikhuvudmännen Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik och Västtrafik äger tågen och har avtalskontakt med spårfordonstillverkare själva eller via upphandlingsbolaget Transitio. Luleå Lokaltrafik äger inga spårfordon och finns därför inte med i figuren.

Underleverantörer

INREDNING

KTK

ÖVERGÅNGAR

Hübner, Dellner, KTK, Victall-Dellner

AUTOMATKOPPEL OCH KORTKOPPEL

Dellner, Voith Turbo Scharfenberg, Faiveley

BROMSSYSTEM OCH TRYCKLUFT

Knorr-Bremse (bromssystem), Wabtec-Faiveley, Atlas Copco (tryckluft)

SANITETS- OCH VATTENSYSTEM (UWC)

Victall - EVAC (komplett), Victall (komplett), Wuxi Wanli (Leverantör av avfallshämtning, EVAC:s partner i Kina), Wuxi Jinxin (Leverantör av toaletthytt), Tsingdao Kampion (Leverantör av toaletthytt), Qingdao Yicheng (Leverantör av avfallshämtning, EVAC JV företag i Kina), BFG, EVAC, SEMVAC

FÖRARSTOLAR

Grammer, Möve, SAVAS

SÄTEN

Franz Kiel, Fabricación Asientos Vehículos Industriales, Grammer

VIDEOÖVERVAKNING/CCTV

Strabag, Axis

TÅGRADIOSYSTEM

Strabag, Funkwerk

PIS SYSTEM

Annax

WIFI

Icomera

EXTERNA DÖRRSYSTEM

IFE-Victall , Shanghai Faiveley , Nanjing Kangni

INVÄNDIGA DÖRRSYSTEM

Nanjing Kangni, Victall

HVAC (KLIMATSYSTEM)

Shijiazhuang King, Merak-Jinxin, Shanghai Faiveley

ELSKÅP

Bombardier Sifang Transportation and Lanp Electrical (den enda leverantören av elskåp, BST ansvarar för inbyggnaden)

FÖRARBORD

Bombardier Sifang Transportation and Victall (GRP), Tsingdao Kampion

BOGGIRAM

Bombardier Transportation Matranovak (BTM)

HJULPAR TILL BOGGI

Lucchini, Bonatrans, GHH, CAF

TRANSFORMATOR

ABB, Siemens , JST, BNP

TRAKTIONSMOTOR

Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co., Ltd (BTES), SKODA, ABB

VÄXELLÅDA

IGW, Siemens, Voith Turbo

SEPARATIONER/SKILJEVÄGGAR OCH GAVELVÄGGAR

Victall, Changzhou Evergreen

SIDOVÄGGAR

Victall , Changzhou Evergreen

GOLV – BOTTENPLATTA

Metawell

INNERTAK

Victall, Changzhou Evergreen

STRÖMAVTAGARE

Schunk, Stemmann

BATTERI

Hoppecke

HUVUDBRYTARE

Richard, Secheron

Referenser

- 1 ETI Sverige, <https://etisverige.se/aktuellt/forced-labour-and-human-rights-risks-behind-electric-buses-in-swedish-public-transport/>
- 2 Alstom förvärvade Bombardier Transportation i januari 2021. Ägarbytet hade ingen påverkan på datainsamlingen eller analysen för denna rapport. Vi behandlar Alstom och Bombardier som separata enheter eftersom de flesta data relaterar till tiden före köpet.
- 3 OECD (2018), OECD Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct, se kapitel 3.2 och Q39-40.
- 4 Upphandlingsmyndigheten (The Swedish National Agency for Public Procurement), <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/statistik-som-utvecklar-den-offentliga-affaren/fortsatt-okat-intresse-for-offentliga-upphandlingar/>
- 5 Naturvårdsverket (The Swedish Environmental Protection Agency) (<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/#:~:text=Utsl%C3%A4ppen%20fr%C3%A5n%20inrikes%20transporter%202022,procent%20till%202030%20j%C3%A4mf%C3%B6rt%202010.>
- 6 Skånetrafiken, https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/miljo/hallbarhetsredovisning-2022_210x297mm_kn_tanp.pdf
- 7 SKR, <https://skr.se/download/18.45167e4317e2b341b24adfc0/1642687744526/7585-529-5.pdf>
- 8 DN, <https://www.dn.se/varlden/har-ar-varldens-storsta-satsning-pa-hoghastighetstag/>
- 9 Utrikesmagasinet, <https://www.ui.se/utrikesmagasinet/intervjuer/sa-kan-ren-energi-undga-att-bli-en-smutsig-affar/>
- 10 Reports and Insights, <https://www.reportsandinsights.com/report/train-battery-market>
- 11 Elbilen, <https://elbilen.se/nyheter/tyskland-testar-nyutvecklade-batteridrivna-tag/>
- 12 UD (Swedish Ministry for Foreign Affairs), <https://www.regeringen.se/rapporter/2022/06/manskliga-rattigheter-demokrati-och-rattsstatens-principer-i-kina/#:~:text=Den%20kinesiska%20konstitutionen%20garanterar%20%C3%A5sikts,sociala%20medier%20granskas%20och%20regleras>
- 13 Ibid.
- 14 UN, <https://news.un.org/en/story/2022/08/1125932>
- 15 The Australian Strategic Policy Institute, https://ad-aspi.s3.ap-southeast-2.amazonaws.com/2022-10/Uyghurs_for_sale-11OCT2022.pdf?VersionId=N2JQOako7S4OTiSb6L7kKE5nY2d_LD25
- 16 Mercator Institute for China Studies (MERICS), <https://merics.org/de/kommentar/chinas-anti-foreign-sanctions-law-warning-world#:~:text=Despite%20its%20title%2C%20the%20new,perceives%20as%20harming%20its%20interests>
- 17 Columbia JTL, <https://www.jtl.columbia.edu/bulletin-blog/chinas-ambition-of-extraterritorial-jurisdiction-and-the-american-response>
- 18 Reuters, <https://www.reuters.com/world/china/china-wants-mobilise-entire-nation-counter-espionage-2023-08-01/>
- 19 EU, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/739356/EPRS_BRI\(2023\)739356_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/739356/EPRS_BRI(2023)739356_EN.pdf)
- 20 Eur-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0071>
- 21 U.S. Customs and Border Protection, <https://www.cbp.gov/trade/forced-labor/UFLPA>
- 22 OECD, <https://www.oecd.org/publications/oecd-guidelines-for-multinational-enterprises-on-responsible-business-conduct-81f92357-en.htm>
- 23 Aktuell hållbarhet, <https://www.aktuellhallbarhet.se/miljo/miljopolitik/klart-sa-vill-eu-parlamentet-losa-tillgangen-pa-ramaterial/>
- 24 Region Stockholm, <https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/regionalt-trafikforsorjningsprogram/remissversion-regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-stockholms-lan-2035.pdf>
- 25 Transitio, <https://transitio.se/vart-uppdrag/>
- 26 Eur-LEX, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024>
- 27 Article 57.4 (a)
- 28 Upphandlingsmyndigheten (The Swedish National Agency for Public Procurement), <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/>
- 29 Regionernas kansli för hållbar upphandling (The Regional Office for Sustainable Procurement), [https://www.xn--hllbarupphandling-8qb.se/#:~:text=Sveriges%20regioner%20har%20en%20gemensam,\(inklusive%20klimat\)%20och%20aff%C3%A4rsetik.&text=Upphandling%20%C3%A4r%20ett%20viktigt%20styrmedel%20f%C3%B6r%20att%20n%C3%A5%20samh%C3%A4llspolitiska%20m%C3%A5l](https://www.xn--hllbarupphandling-8qb.se/#:~:text=Sveriges%20regioner%20har%20en%20gemensam,(inklusive%20klimat)%20och%20aff%C3%A4rsetik.&text=Upphandling%20%C3%A4r%20ett%20viktigt%20styrmedel%20f%C3%B6r%20att%20n%C3%A5%20samh%C3%A4llspolitiska%20m%C3%A5l)

- 30 Regionernas kansli för hållbar upphandling (The Regional Office for Sustainable Procurement), https://www.xn--hllbarupphandling-8qb.se/_files/ugd/5fb6a9_05f1f7aea6284d8db77f1216a0b8f148.pdf
- 31 Regionernas kansli för hållbar upphandling (The Regional Office for Sustainable Procurement), https://www.xn--hllbarupphandling-8qb.se/_files/ugd/881a14_cc34b9ba82b240cc844b71da0cd1e7de.pdf
- 32 Regionernas kansli för hållbar upphandling (The Regional Office for Sustainable Procurement), https://www.xn--hllbarupphandling-8qb.se/_files/ugd/881a14_c4440c301353473c8ab0280a5c74965b.pdf
- 33 Business and Human Rights Resource Center, <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/china-shenzhen-verites-closure-due-to-fabricated-report-on-xinjiang-according-to-state-media/>
- 34 The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2023/mar/24/authorities-raid-beijing-offices-of-us-mintz-group-detaining-five-chinese-staff>
- 35 The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2023/may/09/china-targets-foreign-consulting-companies-in-anti-spying-raids>
- 36 Human Rights Watch, https://www.hrw.org/sites/default/files/media_2022/11/Social_audits_brochure_1122_WEBSPREADS_0.pdf och <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3118683/bribes-fake-factories-and-forged-documents-buccaneering>

