

## Q&A efter webinarium elbussar 2023-10-26

- Fråga:** Er rapport belyser mr-risker inom batteri- och elbusstillverkning i Kina. Det finns väl risker i andra länder också? Hur hanterar ni dem?

**Svar:** Trafikhuvudmännen följer upp att elbussar i trafik uppfyller ställda hållbarhetskrav. Särskilt prioriteras uppföljning av elfordon som är producerade i högriskområden. Ett index som trafikhuvudmännen använder i sitt arbete med due diligence är [ITUC Global Index](#) som ger indikationer på områden med hög risk för brott mot mänskliga rättigheter.
- Fråga:** Vad säger trafikföretagen om rapporten?

**Svar:** Trafikföretagen har fått möjlighet att kommentera rapporten i samband med publicering. Eventuella kommentarer publiceras som bilaga till rapporten på ETI Sveriges hemsida.
- Fråga:** Är inte situationen så allvarlig att man helt ska undvika upphandling på den kinesiska marknaden?

**Svar:** Trafikhuvudmännen skulle bryta mot lagen om offentlig upphandling (LOU) eller lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) vid en generell uteslutning av kinesiska bolag. Den rådande situationen vid tillverkning och begränsade möjligheter för oberoendekontroll innebär att fordon tillverkade i Kina inte uppfyller våra kontraktsvillkor.
- Fråga:** Hur ser alternativen i andra delar av världen ut?

**Svar:** Fordonsbranschen är en komplex internationell bransch med långa leverantörsled. Med den intensiva omställningen till fossil- och utsläppsfria fordon ökar efterfrågan på högriskmineraler vilket medför allvarliga risker för exploatering av mänskliga rättigheter. Därav är det fortsatta arbetet med systematisk riskkartläggning enligt human rights due diligence-processen så viktig, liksom att transparensen i leverantörsleden ökar. På [ITUC Global Index](#) listas indikationer på områden med hög risk för brott mot mänskliga rättigheter.
- Fråga:** Var kommer komponenterna i de tyska batterier som finns i LLT:s bussar ifrån och är de spårbara?

**Svar:** När leverantörsledet undersöktes för batterierna under 2018/2019 så kunde LLT tillsammans med batteritillverkaren spåra råvarorna till batterierna i två led uppströms från batteritillverkaren, inte till sin "källa", dvs utvinning av råvaror. Det som fastslås är att batterierna inte är sammansatta/konstruerade i ett högriskområde för brott mot mänskliga rättigheter.
- Fråga:** Hur transparent är bussleverantörskedjan?

**Svar:** Trafikhuvudmännen ställer krav på transparens i leverantörskedjan, exempelvis information om tillverkare av bussar och batterier, samt tillverkningsland. Kravställningen utvecklas hela tiden och med kommande lagstiftning ställs det höga krav på kartläggning av leverantörskedjan och spårbarhet av material i batterier.
- Fråga:** Vet vi att bussar i Sverige innehåller batterier som är tillverkade i Kina? I så fall var i Kina?

**Svar:** Ja, det finns batterier tillverkade i Kina i bussar i Sverige. På sid 77 i rapporten finns en översikt var i Kina olika batteritillverkare är verksamma.
- Fråga:** Tror ni att rapporten kan komma att påverka konkurrensen i upphandling av kollektivtrafik?

## Q&A efter webinarium elbussar 2023-10-26

**Svar:** Trafikhuvudmännen är skyldiga att följa lagstiftning för offentlig upphandling. God konkurrens och icke-diskriminering är bland de allmänna principerna i den lagstiftningen (LOU 2016:1145 §4). Oseriösa anbudsgivare/tillverkare kan genom dåliga arbetsvillkor eller tvångsarbetskraft vid tillverkning snedvrída konkurrensen på marknaden. Vi har tagit fram rapporten för att säkra sund konkurrens, hållbar utveckling och att inriktningsmålen för offentlig upphandling nås.

9. **Fråga:** Har batterier från Kina stoppats för import till någon av länderna med lagstiftning mot tvångsarbete?

**Svar:** Exempelvis det amerikanska utrikesdepartementet anser att tvångsarbete genom fattigdomsbekämpning i västra Kina är så vanligt att de antar det som regel. Genom [Uyghur Forced Labor Prevention Act](#) (UFLPA) är import av varor som är producerade eller köpta in från Xinjiang förbjudet om man inte kan bevisa motsatsen.

10. **Fråga:** Finns det möjlighet för operatörerna att bjudas in till ett möte för att diskutera detta gemensamt?

**Svar:** Det finns det absolut, vi ser det som positivt om trafikoperatörerna kan samarbeta för att säkra social hållbarhet i sina leverantörsled, precis som trafikhuvudmännen samarbetar. Vissa frågor behöver diskuteras i enrum av trafikhuvudmännen, vilket till exempel görs i Elfordonsgruppen i ETI Sverige. Operatörer skulle kunna bli medlemmar i ETI Sverige och bilda en liknande grupp. Samverkansgruppen Bus Nordic är ett forum för samverkan mellan trafikhuvudmännen och operatörerna. Även trafikföretagens branschorganisation Transportföretagen har bjudit in till dialog vilket är positivt.

11. **Fråga:** Riskerna finns inte bara i tillverkningen av fordon utan även i produktion av batterier och celler. Hur djupt ner i leverantörskedjan går det att kravställa att materialet inte kommer från riskområden?

**Svar:** Trafikhuvudmännen har avtal med och ställer krav på trafikoperatörer att elfordon som nyttjas i avtal ska vara tillverkade under förhållandena förenliga med uppförandekoden. Genom transparenskrav kartläggs leverantörskedjan.

12. **Fråga:** Med tanke på utmaningen att göra trovärdiga revisioner i Kina, hur jobbar branschkollegorna med sina leverantörer för att förminska riskerna? Och, kanske än mer viktigt, hur utreds faktiska brott mot de mänskliga rättigheterna och hur verifierar ni att åtgärder sker, är effektiva och att rättshavare får tillgång till gottgörelse?

**Svar:** Trafikhuvudmännen har avtal med och ställer krav på trafikoperatörer hur ett systematiskt arbetssätt inom social hållbarhet ska bedrivas, se rapportens avsnitt 2.3 för beskrivning av dessa krav. Att vidta åtgärder på plats vad gäller det statligt sanktionerade tvångsarbetet är straffbart i Kina (genom anti-sanktionslag och en nationell säkerhetslag med extraterritoriell komponent) och vad vi känner till inte möjligt idag. Utmaningarna som frågan syftar på har gjort att vi tagit fram rapporten vars syfte är att hjälpa hela branschen i arbetet med riskkartläggning och utredning av eventuella mr-brott.

13. **Fråga:** Bedömer ni att Kinas covid-hantering har påverkat vad arbetarna uttryckt om sina arbetsförhållanden?

**Svar:** Hårda restriktioner under pandemin gjorde arbetssituationen mycket pressad för många arbetare. Läs mer i kapitlet 3.7.3, Covid-19 på sid 48.

14. **Fråga:** Hur ser det ut jämfört andra alternativ för förnybar energi i busstrafik? Är det ett alternativ att helt pausa med övergång till eldrift?

## Q&A efter webinarium elbussar 2023-10-26

**Svar:** Ska vi kunna nå Sveriges miljömål så är det mycket svårt att välja en annan väg på lång sikt. De direktiv som styr omställningen pekar tydligt på el (batteri)- och vätgasdrift. Båda de alternativen kommer med utmaningar i leverantörsleden då många komponenter innehåller högriskmineraler. Det är därför frågan är så viktig - både för att vi aldrig ska acceptera att mänskliga rättigheter kränks i våra leverantörsled, men också för att det kan skapa incitament för tillverkare som är proaktiva inom social hållbarhet. Idag är den konkurrensen snedvriden.

15. **Fråga:** Behandlar rapporten risker olika när det gäller fordon respektive komponenter (batterier) tillverkade i Kina?

**Svar:** Nej, det är samma metod och riskkartläggning som har använts i analysen av data gällande tillverkning av elbussar respektive batterier.

16. **Fråga:** Är det just batteritillverkning som förknippas med dessa risker eller gäller det alla produkter från Kina?

**Svar:** Rapporten fokuserar på tillverkningen av elbussar och fordonsbatterier men de systematiska problemen återfinns inom många industrier i Kina, inte minst på grund av de så kallade fattigdomsbekämpningsprogrammen som i praktiken leder till statligt sanktionerat tvångsarbete. Det är inte heller möjligt att göra oberoende tredjepartsrevisioner med ackrediterade revisorer i landet.

17. **Fråga:** Finns det en tydlig tidplan för när de branschgemensamma kraven är klara som Hanna nämnde så att vi kan börja använda det i våra upphandlingar?

**Svar:** Det finns gemensamma krav som SL, Västtrafik och Skånetrafiken tillämpar idag. Utveckling och förtydligande av dessa krav sker regelbundet och arbetet kommer att fortsätta bedrivas inom de samarbetsforum som finns. Andra aktörer är välkomna att gå med i ETI Sveriges elfordonsgrupp och delta i arbetet.

18. **Fråga:** Norge har en lagstiftning kring detta - har man tittat på den? Är den heltäckande? Vi har norska trafikföretag som hänvisar till den lagstiftningen.

**Svar:** Norska Åpenhetsloven trädde i kraft i juni 2022. Lagen innebär att norska och utländska företag, som erbjuder varor och tjänster i Norge och som är skatteskyldiga i Norge, ska ha en HRDD-process. Företag ska identifiera och utvärdera negativ påverkan samt upphöra, förhindra och begränsa sin negativa påverkan.