



Dato
30.11.2021

Saksnummer
21/01191

Utarbeidet av:
Iren Marugg

Redegjørelse om etterlevelse av grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter i Norske togs anskaffelser

Innledning

Norske tog jobber med aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (heretter "UNGP"), og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

I dette dokumentet redegjør vi for vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger for hhv. anskaffelse av nye lokaltog type 77 (T77) og nye fjerntog type 79 (T79). Dette inkluderer en oppsummering av våre foreløpige vurderinger knyttet til identifisert vesentlig risiko for tilbyderne for T77. Det presiseres at dette ikke utgjør juridiske vurderinger, men vår foreløpige forståelse av vår knytning til forholdene identifisert som vesentlig risiko iht. UNGP.

Aktsomhetsvurderinger i Norske tog

Aktsomhetsvurderinger er en internasjonalt anerkjent metode for å kartlegge, forebygge, begrense og gjøre rede for hvordan virksomheter håndterer eventuell negativ påvirkning på menneske- og arbeidstakerrettigheter i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

Aktsomhetsvurderinger er en kontinuerlig prosess, som består av seks trinn: ¹

1. Forankre ansvarlighet i retningslinjer og styringssystemer
2. Kartlegg og vurder negativ påvirkning/skade ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser
3. Stans, forebygg eller reduser negativ påvirkning/skade

¹ Kontaktpunktet for ansvarlig næringsliv, 2019, «OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv – En innføring»

4. Overvåk gjennomføring og resultater
5. Kommuniser hvordan påvirkningen er håndtert
6. Sørg for, eller samarbeid om, gjenoppretting og erstatning der det er påkrevd

I det understående redegjør vi for status for Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger knyttet til hvert av de respektive trinnene, og knyttet til hver av de to pågående anskaffelsene, T77 og T79, der relevant. Vurderingene knyttet til T77 er betydelig mer utfyllende enn for T79, da denne anskaffelsen nærmer seg kontraktsinngåelse og vi som sådan har kommet lengre i våre vurderinger av leverandører.

1. Forankre ansvarlighet i retningslinjer og styringssystemer

- Norske togs retningslinjer for anskaffelser inkluderer en forpliktelse til å hensynta OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper i alle anskaffelser.
- Norske togs «Code of Conduct for Suppliers» inkluderes i alle våre kontrakter. Dette forplikter våre leverandører og underleverandører til å etterleve grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter. Det gir Norske tog rett til å kontrollere etterlevelse hos både leverandører og underleverandører, inkludert gjennom stedlige kontroller. For å bidra til en standardisering av krav knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter, vil Norske tog, i dialog med andre aktører i markedet, undersøke muligheten for en felles Code of Conduct for leverandører.
- For anskaffelse T79 er det utarbeidet kontraktskrav knyttet til aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og miljø. Dette forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger, og gir blant annet Norske tog mulighet til å revidere leverandørenes egne rutiner for dette.

2. Kartlegg og vurder negativ påvirkning/skade ut fra egen virksomhet, leverandørkjede og forretningsforbindelser

Risikovurderinger som del av aktsomhetsvurderingen i Norske tog utføres i flere stadier av anskaffelsesprosessen.

Produkt-/materialnivå

Etter kontraktsinngåelse vil vi utføre en risikokartlegging basert på vesentlig risiko på bakgrunn av informasjon om de aktuelle leverandørkjedene, inkludert opprinnelsesland, produksjonsprosesser og spesifikke underleverandører og forretningsforbindelser. Kartleggingen baserer seg på bla. på DFØs høyrisikoproduktliste. Ut fra kartleggingen vil vi prioritere risikomitigerende tiltak.²

Risikovurdering av leverandører

Norske tog inngår store og langsiktige kontrakter med én hovedleverandør per anskaffelse. Risikovurderinger av våre potensielle hovedleverandører er derfor en viktig del av vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger.

For anskaffelse T77 har Norske tog fått ekstern bistand til å utføre Integrity Due Diligence ("IDD") av de aktuelle tilbyderne i konkurransen. Det har blitt utført en IDD per tilbyder. IDD er en metode for å identifisere og vurdere informasjon knyttet til selskapers omdømme- og/eller juridisk risiko. IDD-ene som har blitt utført begrenser seg til søk i offentlig tilgjengelige databaser. De inkluderer informasjon om reelle rettighetshavere, negativ medieomtale, rettstvister, politisk eksponering og sanksjoner, svartelister og regulatorisk status.

På bakgrunn av informasjonen innhentet gjennom IDD-vurderinger av tilbyderne har Norske Tog innhentet ytterligere informasjon fra tilbyderne, i form av redegjørelser og egne vurderinger, knyttet til enkelte av de identifiserte forholdene.

² DFØ, «Høyrisikolisten», <https://anskaffelser.no/nb/samfunnsansvar/sosialt-ansvar/hoyrisikoproduktlisten>

Identifisert risiko knyttet til tilbyderne T77

Søkerne i konkurransen er store, internasjonale aktører med aktiviteter i mange land. Funnene i IDD-rapportene viser at alle selskapene som søker deltakelse har flere identifiserte forhold heftet til seg.

Følgende forhold blant de resterende tilbyderne i konkurransen (per november 2021) har blitt identifisert som vesentlig risiko knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter:

- **Stadler Bussnang**
 - Stadler Rail AG (morselskap) har egen produksjon i Hviterussland. Selskapet har blitt kritisert av menneskerettighetsorganisasjoner for ikke å ta grep ifm. den generelle menneskerettighetssituasjonen i landet
- **Hitachi Rail**
 - Beskyldninger om brudd på fagforeningsfriheten på fabrikk i Italia.
- **Alstom Transport Norway AS, Alstom Transport Deutschland GmbH**
 - Alstom SA (morselskap) rapporteres å ha kjøpt deler til en stor togleveranse i Australia fra et kinesisk selskap som beskyldes for alvorlige menneskerettighetsbrudd i Xinjiang-regionen i Kina. Det kinesiske selskapet er inkludert på amerikanske myndigheters "svarteliste"³ med selskaper og personer knyttet til menneskerettighetsbrudd i Xinjiang, Kina.
 - Alstom SA (morselskap) er på FNs "svarteliste"⁴, datert februar 2020, over virksomheter knyttet til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. Alstom er inkludert på listen til tross for at de i mai 2019 trakk seg fra et konsortium av tilbydere på konstruksjonen av Jerusalem Light Rail Project, som har blitt kritisert av sivilsamfunnet og andre interessenter for å konsolidere Israels okkupasjon i Palestina ved å knytte de okkuperte områdene sammen. De er nå involvert i anbudsrunder for Jerusalem Blue Line. Alstom SA ble i juni 2021 ekskludert av KLP på bakgrunn av deres inklusjon på FNs liste, samt KLPs egne vurderinger⁵. "Alstom" er også ekskludert av Storebrand på bakgrunn av forhold knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter.
- **Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA ("CAF")**
 - CAF er involvert i konstruksjon og utvidelse av Jerusalem Light Rail, som har blitt kritisert av sivilsamfunnet og andre interessenter for å konsolidere Israels okkupasjon i Palestina ved å knytte de okkuperte områdene sammen. I 2021 var CAF del av et konsortium av tilbydere for to ytterligere linjer av Jerusalem Light Rail (hhv. Blue and Purple line). De andre tilbyderne inkluderte Shafir Engineering og the Noy Infrastructure Fund. Shafir Engineering and Industry Ltd, som også er CAFs partner i det eksisterende Jerusalem Light Rail-prosjektet, er inkludert på FNs «svarteliste»⁶ over virksomheter som anses å ha virksomhet knyttet til knyttet til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. CAF er ikke selv inkludert på denne listen. Et konsortium av sivilsamfunnsorganisasjoner oppfordret i desember 2020 FNs høykommissær for menneskerettigheter til å inkludere CAF på bakgrunn av selskapets aktiviteter i Jerusalem Light

³ US Institutions, «Xinjiang Supply Chain Business Advisory», Updated July 13th 2021, https://home.treasury.gov/system/files/126/20210713_xinjiang_advisory_0.pdf

⁴ OHCHR, 12.04.21, <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=25542>

⁵ KLP, 05.07.21, <https://www.klp.no/om-klp/samfunnsansvar/artikler/derfor-ekskluderer-klp-16-selskaper-etter-fn-rapport>

⁶ OHCHR, 12.04.21, <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=25542>

Rail. Ifølge sivilsamfunnsorganisasjonen OECD Watch foreligger det en klage på CAF til OECDs spanske kontaktpunkt for ansvarlig næringsliv, men denne har ikke blitt behandlet.

- CAF rapporteres å være involvert i flere saker som omhandler alvorlige helseplager og dødsfall som følge av ansattes kontakt med asbest. Det er usikkert om dette er i relasjon til togproduksjon eller andre av CAFs aktiviteter. Selskapet har blitt dømt til å betale erstatning til ofre og deres pårørende.

3. Stans, forebygg eller reduser negativ påvirkning/skade

Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere evt. negativ påvirkning/skade identifiseres på bakgrunn av alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs knytning til forholdet.

I anskaffelsen T77 anser vi at vår Code of Conduct og planlagt kontraktsoppfølging, blant annet gjennom revisjoner, er relevante tiltak for å følge opp aktuelle forhold knyttet til selve produksjonen av tog (se trinn 2 for full beskrivelse av forholdene).

Hvorvidt Norske tog vil være direkte knyttet (iht. UNGP) til aktuelle forhold ved den valgte leverandøren, vil avhenge av leverandørkjeden for produktet vi anskaffer. Dette vil undersøkes etter kontraktsinngåelse, på bakgrunn av ytterligere informasjon fra den valgte leverandøren om opprinnelsesland, produksjonsprosesser og underleverandører for Norske togs anskaffelse.

Norske togs Code of Conduct for leverandører omfatter forhold i vår leverandørkjede. Dersom negative forhold skulle vise seg å være til stede i anskaffelse T77 vil vi vurdere om disse kan utgjøre kontraktsbrudd. Dette gir Norske tog mulighet til å påvirke forholdene.

Norske tog anser derimot at det vil være vanskelig å utøve vesentlig innflytelse på forhold som knytter seg til okkuperte områder i kontraktsperioden. Dette gjør det særlig viktig å vurdere disse forholdene i forkant av kontraktsinngåelsen.

En oppsummering av våre foreløpige vurderinger følger under. **Det presiseres at dette ikke utgjør juridiske vurderinger, men vår foreløpige forståelse av Norske togs knytning til de aktuelle forholdene.**

Norske togs knytning (iht. UNGP) til aktiviteter på okkuperte områder

I følge UNGP defineres selskaps ansvar for negativ påvirkning basert på en vurdering av om de har a) forårsaket, b) bidratt til eller c) er direkte knyttet til brudd på menneskerettighetene.

Generelt

Alstom SA og CAFs aktiviteter på okkuperte områder relaterer til Jerusalem Light Rail, som har blitt kritisert av sivilsamfunnet og andre interessenter for å konsolidere Israels okkupasjon i Palestina ved å knytte de okkuperte områdene sammen. Den israelske bosettingsaktiviteten på okkuperte områder er i strid med folkeretten ifølge flere resolusjoner fra FNs sikkerhetsråd.⁷

Alstom SA er inkludert på FNs "svarteliste"⁸ over virksomheter knyttet til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. Alstom SA er inkludert på listen til tross for at de i mai 2019 trakk seg fra et konsortium av tilbydere på konstruksjonen av Jerusalem Light Rail Project. De er nå involvert i anbudsrunder for Jerusalem Blue Line. Alstom SA er ikke tilbyder i konkurransen om nye lokaltog.

CAF er involvert i konstruksjon og utvidelse av Jerusalem Light Rail. I 2021 var CAF del av et konsortium av tilbydere for to ytterligere linjer (hhv. Blue. De andre tilbyderne inkluderte Shafir Engineering og the Noy

⁷ Se f.eks. UD, 26.10.21, "Uttalelse om israelske bosettinger", https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/uttalelse_bosettinger/id2880266/

⁸ OHCHR, <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=25542>

Infrastructure Fund. Shapir Engineering and Industry Ltd, som også er CAFs partner i det eksisterende Jerusalem Light Rail-prosjektet, er inkludert på FNs «svarteliste» over virksomheter som anses å ha virksomhet knyttet til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina. Et konsortium av sivilsamfunnsorganisasjoner oppfordret i desember 2020 FNs høykommissær for menneskerettigheter til å inkludere CAF på «svartelisten», på bakgrunn av selskapets aktiviteter i Jerusalem Light Rail. Ifølge sivilsamfunnsorganisasjonen OECD Watch foreligger det en klage på CAF til OECDs spanske kontaktpunkt for ansvarlig næringsliv, men denne har ikke blitt behandlet.

Norske tog har etterspurt informasjon om Alstomkonsernet og CAFs vurderinger knyttet til menneskerettigheter i saken:

Denne informasjonen danner grunnlag for Norske togs foreløpige vurdering iht. UNGP.

a) **Forårsaket**

I følge UNGP og OECDs veiledning for aktsomhetsvurderinger, forårsaker en virksomhet negativ påvirkning på menneskerettighetene dersom det er deres egne aktiviteter alene som resulterer i påvirkningen.

Norske tog har dermed ikke forårsaket den negative påvirkningen på menneskerettigheter.

b) **Bidrag til**

I følge UNGP og OECDs veiledning for aktsomhetsvurderinger, bidrar virksomheter til negativ påvirkning dersom det er deres aktiviteter, sammen med andre virksomheters aktiviteter, som forårsaker påvirkningen, eller hvis aktivitetene fører til, fasiliterer eller insentiverer en annen virksomhet til å forårsake negativ påvirkning.

I følge OECDs veiledning for aktsomhetsvurderinger kan følgende punkter danne grunnlaget for en vurdering av et potensielt bidrag:

- **I hvilken grad virksomhetens aktivitet økte risikoen for den negative påvirkningen**

Vår vurdering er at Norske togs aktivitet ikke direkte vil øke risikoen for at den valgte leverandøren kan bidra til brudd på menneskerettighetene på okkuperte områder.

CAF og Alstom har begge hatt aktiviteter på okkuperte områder før eventuell kontraktsinngåelse med Norske tog.

Samtidig kan det ikke utelukkes at en eventuell kontraktsinngåelse mellom en av tilbyderne og Norske tog vil kunne bidra til å legitimere leverandørens aktiviteter på okkuperte områder. I dette tilfellet vil det trolig være den samlede effekten av leverandørens kontrakter med en rekke parter, blant dem Norske tog, som bidrar til legitimering av selskapets aktiviteter.

- **I hvilken grad en virksomhet kunne eller skulle ha vært kjent med den negative påvirkningen**

Norske tog er kjent med CAF og Alstom SAs aktivitet på okkuperte områder i forkant av anskaffelsen.

Vi legger til grunn at også CAF og Alstom SA var kjent med den negative påvirkningen i forkant av deres involvering i Jerusalem Light Rail, men det presiseres at vi her ikke gjør en vurdering av tilbydernes eventuelle bidrag til negativ påvirkning, men av Norske togs.

- **I hvilken grad noen av virksomhetens aktiviteter mitigerte den negative påvirkningen eller reduserte risikoen for negativ påvirkning**

Dersom Norske tog inngår en kontrakt med en av de nevnte leverandørene vil vi trolig ha begrenset mulighet til å mitigere eller redusere risikoen for den negative påvirkningen knyttet til aktiviteter på okkuperte områder. Vår Code of Conduct omfatter leveranser til Norske tog.

Når det gjelder tilbyderens mitigerende aktiviteter har ikke Norske tog innsyn i disse. Alstom trakk seg ut av Jerusalem Light Rail-kontrakten i 2019, etter press fra sivilsamfunnsorganisasjoner og andre interessenter. De er nå involvert i anbudsrunder for Jerusalem Blue Line. Alstom hevder selv at dette prosjektet ikke vil ha negativ påvirkning på menneskerettighetene.

CAF er involvert i Jerusalem Light Rail og er nå med i anbudsrunder for Jerusalem Blue og Purple Line. I november 2021 delte CAF med Norske tog en kartlegging av menneskerettsrisiko knyttet til "Jerusalem Project" (trolig en samlebetegnelse for JLR), men har ikke delt informasjon om mitigerende tiltak.

c) Direkte knyttet til

I følge UNGP og OECDs veiledning for aktsomhetsvurderinger, er virksomheter direkte knyttet til negativ påvirkning der det foreligger en relasjon mellom den negative påvirkningen og virksomhetens produkter, tjenester eller virksomhet gjennom en annen aktør (f.eks. et forretningsforhold).

En virksomhets knytning til negativ påvirkning er ikke statisk, men kan endres ettersom forutsetningene skifter.⁹

Dersom Norske tog inngår kontrakt med CAF vil det være en forretningsforbindelse mellom Norske tog og virksomheten som potensielt bidrar til brudd på menneskerettighetene.

Dersom Norske tog inngår kontrakt med Alstomselskap som har søkt deltakelse i konkurransen, vil det være en forretningsforbindelse mellom Norske tog og disse datterselskapene av Alstom SA, som potensielt bidrar til brudd på menneskerettighetene.

Til tross for at skillet mellom mor- og datterselskaper er av relevans i en juridisk vurdering, anser vi dette skillet å være av mindre relevans for vår vurdering opp mot UNGP i dette tilfellet.

Det er i utgangspunktet ingen direkte knytning mellom Norske togs produkter og tilbydernes negative påvirkning. Det er for eksempel ingen kjent produksjon på okkuperte områder.

Til tross for at det ikke er en direkte knytning mellom Norske togs produkter og tilbydernes negative påvirkning, kan det eksistere et forhold mellom vår virksomhet og de negative påvirkningene.

Konklusjon

Det er klart at Norske tog ikke selv har forårsaket brudd på menneskerettighetene på okkuperte områder. Spørsmålene vi har tatt stilling til er hvorvidt Norske tog kan bidra til eller være direkte knyttet til bruddene, dersom de inngår en kontrakt med en tilbyder med aktivitet på okkuperte områder.

UNGP og OECDs retningslinjer er tydelig på at bidrag må være substansielle, de kan ikke være mindre eller trivielle.¹⁰ Dette er også i tråd med en vurdering gjort av Utenriksdepartementet ifm. statens mulige inngåelse av en fellesavtale med Egencia som reisebyrå. Egencias morselskap, Expedia Group, er inkludert på FNs "svarteliste"¹¹ da de tilbyr overnatting på okkuperte områder.

Utenriksdepartementet vurderte "hvorvidt statens bruk av Egencia til reisebyrå tjenester vil kunne anses å støtte opp under aktivitet (fra Egencia eller morselskapet Expedia) som igjen bidrar til å støtte opp under folkerettsstridige handlinger". I denne saken konkluderte Utenriksdepartementet med at sammenhengen måtte anses som "for fjern og avledet".¹²

Norske tog anerkjenner at det foreligger en risiko for at vi bidrar til å legitimere de aktuelle selskaperes aktiviteter, og at denne forsterkes gjennom kontraktens varighet, det faktum at aktiviteten er allment kjent, og vår begrensede mulighet til å påvirke forholdene. Samtidig er vår vurdering at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP.

I tråd med virksomhetens ansvar under UNGP vil vi vurdere hvorvidt forutsetningene for denne vurderingen endres, og dermed også vårt ansvar.

⁹ OECD, 2018, «Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct», <https://www.oecd.org/investment/due-diligence-guidance-for-responsible-business-conduct.htm>

¹⁰ OECD, 2018, «Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct», s. 70, <https://www.oecd.org/investment/due-diligence-guidance-for-responsible-business-conduct.htm>

¹¹ OHCHR, <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=25542>

¹² Utenriksdepartementet, 12.05.2020, «Svar på brev vedrørende reisebyrå tjenester og Egencia Norway AS»

Vår innflytelse

Vi anser Norske togs individuelle påvirkningskraft på menneskerettighetene på okkuperte områder å være begrenset etter eventuell kontraktsinngåelse. For å bidra til en standardisering av krav knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter vil Norske tog, i dialog med andre aktører i markedet, undersøke muligheten for en felles Code of Conduct for leverandører.

Om tiltak knyttet til risiko identifisert for T79

For anskaffelse T79 vil det bli definert tiltak knyttet til leverandørrisiko når denne har blitt vurdert.

4. Overvåke gjennomføring og resultater

Norske tog vil utarbeide rutiner for oppfølging av gjennomføring og resultater av aktsomhetsvurderinger. Disse vil knyttes til det risikokartleggingen som gjennomføres i flere faser av anskaffelsen.

5. Kommuniser hvordan påvirkningen er håndtert

Norske tog vil utarbeide rutiner for kommunikasjon om aktsomhetsvurderinger og håndteringen av vår påvirkning.

6. Sørg for, eller samarbeid om, gjenoppretting og erstatning der det er påkrevd

Norske togs Code of Conduct forplikter våre leverandører og underleverandører til å gjenopprette eventuelle brudd på grunnleggende menneske- og arbeidsrettigheter, som omfattes av vår Code of Conduct.

Kontraktskravene i anskaffelse T79 forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger, og til å gjenopprette forhold der de har forårsaket eller bidratt til brudd på menneskerettighetene.

Vedlegg 1: Code of Conduct for Suppliers

Vedlegg 2: Retningslinjer anskaffelser