

# Globala företag – globalt ansvar?

– en studie om Volvo och Ericsson

Kristina Bjurling och Helena Bergh de Medeiros  
Fair Trade Center



Globala företag – globalt ansvar?  
– en studie om Volvo och Ericsson  
Kristina Bjurling och Helena Bergh de Medeiros, Fair Trade Center  
© Forum Syd och författarna, oktober 2001  
*Redaktör:* Johanna Sandahl  
*Tryck:* Tryckeri AB Småland Quebecor, Jönköping, 2001  
*Förlag:* Forum Syd, Box 15407, 104 65 Stockholm  
tel: 08-506 370 00, fax: 08-506 370 99  
e-postadress: [forum.syd@forumsyd.se](mailto:forum.syd@forumsyd.se)  
<http://www.forumsyd.se>  
Denna skrift har publicerats med ekonomiskt stöd från Sida  
ISSN 1404-7845  
ISBN 91-89542-05-3

## Förord

De transnationella företagen svarar idag för omkring två tredjedelar av världens samlade handel. Den ekonomiska globaliseringen innebär i praktiken att en stor del av makten över resursuttag, arbetsvillkor och miljöpåverkan flyttas över från stater till transnationella företag. Sverige är ett av de länder som har störst antal transnationella företag per capita. Många äger aktier i, är anställda av eller köper varor från dessa företag. Men idag vet allmänheten lite om hur våra svenska storföretag agerar i utvecklingsländer. Utgångspunkten för denna studie är inte att det är fel av företagen att verka i utvecklingsländer, men att det behövs mer information om företagens verksamhet i utvecklingsländer för att företagen ska ta ett fullgott miljömässigt och socialt ansvar.

I studien kartläggs Volvos och Ericssons verksamhet i utvecklingsländer: Var finns de? Vad ställer de för sociala och miljömässiga krav? Tillåts facklig verksamhet? Vilka lobbygrupper är de med i och vad verkar de för där? De två företagen valdes ut på grund av sin dominans i svenskt näringsliv.

Informationen har sökts via fackföreningar, miljö- och människorättsorganisationer och genom intervjuer med representanter för företagen. Rapporten ger en indikation på hur företagen agerar i dessa frågor. I inledningen diskuterar vi kring frågor om transnationella företag i allmänhet och ger en bakgrundsdiskussion till vilka krav som kan ställas på företag som har verksamhet i utvecklingsländer. Sist i rapporten finns en slutkommentar som jämför företagens agerande med Fair Trade Centers krav på internationellt verksamma företag.

Arbetet med denna studie ser vi på Fair Trade Center som ett första steg för att bygga upp en kontinuerlig och fördjupad insamling av information om svenska företags verksamhet i utvecklingsländer. Vi hoppas att studien bidrar till att en svensk databas kan skapas, på liknande sätt som den databas som norska *NorWatch* har byggt upp och använder sig av sedan ett flertal år.

Kristina Bjurling och Helena Bergh de Medeiros  
*Fair Trade Center, oktober 2001.*

## Förkortningar

<i>ACEA</i>	<i>Europeiska branschorganisationen för fordonstillverkare</i>
<i>BNP</i>	<i>Brutto National Produkt</i>
<i>ERT</i>	<i>European Roundtable of Industrialists</i>
<i>ICC</i>	<i>Internationella Handelskammaren</i>
<i>ICFTU</i>	<i>International Confederation of Free Trade Unions (Fria fackförenings-internationalen)</i>
<i>ILO</i>	<i>International Labour Organisation (FN-organ för arbetsrättsfrågor)</i>
<i>ISO</i>	<i>International Standard Organisation</i>
<i>HFC</i>	<i>Fluorhydrokarboner (ozonnedbrytande ämne)</i>
<i>MAI</i>	<i>Multilateral Agreement on Investments (avtalsförslag som inte har antagits)</i>
<i>MRA</i>	<i>Mutual Recognition Agreement</i>
<i>NGO</i>	<i>Non-Governmental Organisation (översätts ofta till frivilligorganisationer eller enskilda organisationer)</i>
<i>OECD</i>	<i>Organisation for Economic Cooperation and Development</i>
<i>TABD</i>	<i>Transatlantic Business Dialogue</i>
<i>TNC</i>	<i>Trans National Corporation (Transnationellt företag – TNF)</i>
<i>UNCTAD</i>	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
<i>WWF</i>	<i>World Wide Fund for Nature (Världsnaturfonden)</i>
<i>WTO</i>	<i>World Trade Organisation (Världshandelsorganisationen)</i>

# Innehåll

Inledning .....	5
Hur stora är de transnationella företagen? .....	5
Vilka är riskerna i utvecklingsländer? .....	7
Outsourcing som strategi .....	8
Politisk påverkan .....	8
Lobbygrupper .....	9
European Roundtable of Industrialists, ERT .....	9
Transatlantic Business Dialogue, TABD .....	10
Volvos och Ericssons syn på lobbtarbetet .....	11
Global Compact .....	12
Kritik från frivilligorganisationer .....	13
Watchdogs roll i utvecklingen av företagens etikarbete .....	15
Volvo .....	16
Produktion och uppköp .....	17
Var producerar Volvo? .....	17
Omfattande leverantörsled .....	18
Försäljning .....	19
Etik och Miljö .....	19
Miljö .....	19
Volvos lobbyarbete .....	22
Miljöarbetet i utvecklingsländer .....	24
Etik .....	25
Fallstudier:	
Volvo i Kina .....	28
Volvo i Malaysia .....	29
Slutkommentar Volvo .....	33
Ericsson .....	34
Verksamheten .....	35
Var producerar Ericsson / Flextronics? .....	36
Produktion och leverantörsled .....	36
Miljö .....	37
Miljöeffekter generellt i elektronikproduktion .....	38
Ericssons miljöarbete .....	41
Etiska riktlinjer och mänskliga rättigheter .....	44
Arbetsvillkor i elektronikproduktion generellt .....	44
Ericssons arbete med mänskliga rättigheter i arbetslivet .....	46
Fackliga relationer .....	49
Sponsring .....	49
Fallstudier:	
Ericsson i Kina .....	50
Ericsson i Malaysia .....	51
Slukommentar Ericsson .....	53

Vad ska företagen göra? .....	54
1. Följa mänskliga rättigheter i arbetslivet .....	54
2. Följa upp sociala och miljömässiga konsekvenser .....	56
3. Betala för kraven .....	57
4. Öppenhet .....	58
Avslutande kommentar .....	59
Bilaga I: Volvos kommentarer .....	60
Bilaga II: Ericssons kommentarer .....	61
Bilaga III: Fair Trade Centers plattform .....	62
Bilaga IV: Förslag till uppförandekod .....	64
Källor .....	66

# Inledning

De senaste två åren har etiska frågor fått genomslag inom diskussionen om transnationella företag. Det talas om *Corporate Citizenship* (företaget som samhällsmedborgare) och *Codes of Conduct* (uppförandekoder<sup>1</sup>). I den här studien granskar vi kritiskt vad företagen utlovar och vad som verkligen görs. Det är positivt att företag börjar känna ett ökat socialt ansvar, och en del av företagens nyvaknade intresse för etik och socialt ansvar har inneburit konkreta förbättringar. Men tyvärr verkar många företag fortfarande blanda samman företags sociala ansvar med välgörenhet. Att stödja välgörande ändamål genom till exempel sponsring kan vara bra, men det minskar inte behovet av att systematiskt se över sin egen verksamhet och dess sociala påverkan i utvecklingsländer.

Samtidigt som de transnationella företagen börjat arbeta med uppförandekoder och Corporate Citizenship, utövar företagen på andra sätt ett allt större inflytande över samhällsutvecklingen. Företagen är vinstdrivande, och vinsten ökar om de får investera och handla i alla länder. De starka industrilobbygrupperna, där svenska företag ingår, lobbar hårt för avregleringar av nationella marknader och för ytterligare frihet för företag. Samtidigt vill många transnationella företag gärna ha regler som gör att de behåller och stärker sin dominans över enskilda marknader, vilket går emot speciellt mindre företags intressen. Kritiska röster inom frivilligorganisationer och fackföreningsrörelsen betvivlar att den politik som de transnationella företagen gynnas av är densamma som medborgare och anställda gynnas av. Det blir än mer problematiskt när dessa lobbygrupper har direktkontakt med tjänstemän inom EU och kan stoppa politiska förslag om regleringar redan innan de nått en offentlig debatt.

Den dominans över enskilda marknader som många transnationella företag har ger ett stort inflytande över prisbildning, politik och människors vardag. Det är därför anmärkningsvärt att Världshandelsorganisationen (WTO) arbetar så förhållandevis lite med att granska transnationella företags karteller, monopolställningar och internhandel, om de verkligen vill verka för en fri internationell konkurrens på lika villkor.

## Hur stora är de transnationella företagen?

Enligt UNCTADs *World Investment Report 2000* finns det idag 63 000 transnationella företag (TNF<sup>2</sup>) med 690 000 dotterbolag. De 100 största transnationella företagen står för 1/8 av världens företags samlade tillgångar.

World Investment Report har räknat ut ett transnationaliseringsindex<sup>3</sup> på de största TNF. Det visar sig att svenska TNF är mycket transnationella till sin karaktär. Tre av de tio mest transnationella företagen är svenska (Electrolux på fjärde plats, ABB på åttonde och SCA på tionde). Sveriges fem största företag räknat efter börsvärde är i augusti 2001, enligt en genomgång av *BusinessWeek*, Ericsson, Telia, Hennes & Mauritz, Investor och Volvo<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Mer utförlig diskussion om uppförandekoder följer på sid 54 samt i bilaga 4.

<sup>2</sup> Vi använder oss av förkortningen TNF. På engelska används vanligtvis förkortningen TNCs som står för *Transnational Corporations*.

<sup>3</sup> *Transnationaliseringsindex* = utländska tillgångar genom totala tillgångar; utländsk försäljning genom total försäljning samt utländskt antal anställda genom totala antalet anställda.

<sup>4</sup> *BusinessWeek*. 9 juli 2001. Utskrift från [www.businessweek.com](http://www.businessweek.com) 10/8 2001. Beräkning av 21 länder rankade efter börsvärde 31/5 2001, banker har uteslutits av författaren.

Transnationella företag dominerar marknaderna inom en rad branscher, till exempel inom olje- och mineralutvinning, jordbruksprodukter, bilindustri, kraftindustri, byggbranschen, elektronik- och läkemedelsindustrin<sup>5</sup>. Enligt World Investment Report 1999 är omkring en tredjedel av världshandeln så kallad internhandel. Denna omfattande internhandel är handel som sker mellan företagets olika bolag och som därför aldrig utsätts för vanlig konkurrens på en öppen marknad. Därmed kan priserna justeras så att det bäst gynnar företaget, och vinsterna kan föras över mellan bolagen av skatteplaneringsskäl.

Svenska storföretag styrs till stor del av samma grupp av medelålders män. Ramqvist, Barnevik, Rydin, Gyll, Schörling och Gardell är namn som återkommer i flera av storföretagens styrelser. Inte sällan är de också verkställande direktörer i ett av bolagen. Upp till sju styrelseuppdrag i de största bolagen förekommer, enligt en granskning av Dagens Nyheter<sup>6</sup>. En enskild person kan få uppemot fem miljoner kronor om året endast i styrelsearvoden. Lars Ramqvist är till exempel styrelseordförande i både Ericsson, AB Volvo och Skandia AB samt styrelseledamot i AstraZeneca och SCA. Marcus Wallenberg är styrelseledamot i Ericsson och Investor, vice ordförande i Saab och styrelseledamot i AstraZeneca, Investor, Scania och Stora Enso.

Det är inte ovanligt att företag har större intäkter än staterna i de länder de investerar i. Tabellen intill visar att Ericsson har betydligt större inkomster än den thailändska staten och ungefär lika stora inkomster som den polska staten. Volvos intäkter kan jämföras med statens i några av de länders de investerar i: Malaysia, Colombia, Tunisien och Botswana.

Vad händer med staternas självständighet gentemot näringslivet, då ett företag med dubbelt så stor inkomst väljer att investera där? De transnationella företagen har en oerhörd styrka i relation till staterna i många av de svagare ekonomierna. Det innebär att företagen har ett stort ansvar att inte utnyttja detta på ett oetiskt sätt, genom att till exempel tvinga fram investeringsvillkor som innebär exploatering av människor och miljö i landet.

Placering	Stat/företag	Intäkt/år (milj. USD)
Fortune 1	Exxon Mobil	210,4
2	Wal-Mart Stores	193,3
3	General Motors	184,6
4	Ford Motor	180,6
5	DaimlerChrysler	150,1
	Polen	31,6
133	<b>Ericsson</b>	29,8
	Malaysia	23,3
200	ABB	22,9
	Colombia	20,1
	Thailand	20,1
274	AstraZeneca	18,0
368	<b>Volvo</b>	14,1
	Botswana	7,2
	Tunisien	5,1

Källa: Företagens intäkter redovisas på hemsidan [www.fortune.com](http://www.fortune.com) (14/7 2001) och ländernas statsinkomster kommer från The World Factbook, CIA, 2000. De flesta ländernas inkomster är från 1999.

<sup>5</sup> Pamlin, D. 2000. sid 6.

<sup>6</sup> Björklund, M. och Croneborg, M. 7/4 2001.

## Vilka är riskerna i utvecklingsländer?

Det är i utvecklingsländer som etiken i ett företag ställs på prov. Många företag har ett genomgripande personalarbete och en bra, genomtänkt policy i Västeuropa. Men många verkar samtidigt glömma att policyn borde verka globalt, och att det krävs mer arbete för att följa grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet vid verksamhet i till exempel Colombia eller Filippinerna.

Många företag anser att de hjälper utvecklingsländerna endast genom att investera där. Visst är det bra att företag investerar i utvecklingsländer, och det finns många länder som verkligen behöver mer investeringar. Handel och investeringar är dock inte ett mål i sig, utan ett medel för en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. Om handeln eller investeringarna i ett land förstärker kränkningarna av mänskliga rättigheter eller bidrar till ökad miljöförstöring, kommer de transnationella företagens handel eller investering snarare förstärka detta än bidra till motsatsen. För att investeringar och handel ska vara bra måste därför vissa grundläggande krav uppfyllas.

Att i ett land som konsekvent bryter mot mänskliga rättigheter eller ser mellan fingrarna på miljöförstörande verksamhet säga att "vi är där, därmed bidrar vi till utveckling", kan få allvarliga konsekvenser. Tvärtom måste företag aktivt analysera sin roll och sin påverkan när de går in i ett problematiskt land eller område. Endast då kan företaget ifråga ha en chans att bidra till positiva förbättringar.

De problem som finns i utvecklingsländer/regioner och som transnationella företag måste hantera vid sin verksamhet kan sammanfattas enligt följande:

- Bristande respekt för mänskliga rättigheter (i arbetslivet samt för lokalbefolkningar).
- Bristande fackliga rättigheter (avsaknad av fackföreningar eller förföljelse av fackligt aktiva medlemmar).
- Bristande demokrati (lokalbefolkningen körs över vid stora investeringar i exempelvis energiprojekt, byggen och turistanläggningar).
- Bristande miljöhänsyn (exempelvis bristande miljölagstiftning eller uppföljning av lagar och projekt förstör miljön för lokalbefolkning).
- Korruption.
- Svårigheter att kontrollera att miljömässiga och sociala riktlinjer följs (många underleverantörsled, kulturella koder, svårt att få tillförlitlig information).

Exportkreditnämnden ger företag kreditgarantier för stora investeringar i utvecklingsländer<sup>7</sup>. Både AB Volvo och Ericsson har tagit emot exportkreditgarantier för investeringar. Därmed är det i praktiken den svenska staten som stöder investeringar i riskfyllda länder. I dessa garantier tas sällan eller aldrig hänsyn till mänskliga rättigheter eller miljö. Kritik som framförts på senare år har fått Exportkreditnämnden att anta en – om än av miljörelsen ifrågasatt – miljöpolicy, men fortfarande saknas riktlinjer som behandlar mänskliga rättigheter.

---

<sup>7</sup> Pamlin, D. 2001.

## Outsourcing som strategi

En av de största utmaningarna när man vill granska transnationella företag är deras omfattande underleverantörsled. I det första ledet av helägda dotterbolag är standarden generellt bättre än vid lokala industrier vad det gäller lönenivåer, hälsa, säkerhet, och kontroll över effekter på omkringliggande miljö. Därmed är det inte sagt att det inte även i detta led kan finnas brott mot mänskliga rättigheter i arbetslivet eller bristande miljöskydd.

Längre bak i leden, både vad gäller råvaruuttag och produktionen av delkomponenter, är dock förhållandena ofta sämre. Med den omfattande arbetsdelning som idag är bruklig i transnationella företag är det svårt att ha insyn och kontroll över all verksamhet. Vanligtvis prioriteras de delar av företagets verksamhet som är mest synlig för slutkonsumenterna i väst. Ändå har det skett en utveckling. För tio år sedan kunde flertalet företag hävda att de inte hade något ansvar för underleverantörsled. Idag säger de flesta företag att de tar ansvar för produktionen i alla led.

## Politisk påverkan

Ofta uppger representanter för företag att de inte vill utöva politisk påverkan. Men företag påverkar lokal, nationell och internationell politik, vare sig de vill eller inte. Internationellt verksamma företag är säkert, i motsats till vad de uppger, väl medvetna om detta, och de har ofta ett starkt intresse av att använda sitt inflytande.

Utvecklingsländerna, som inte konkurrerar med teknisk know-how eller välutbildad arbetskraft, vet att de måste locka utländska investeringar genom att erbjuda gynnsamma investeringsvillkor. Ett drastiskt exempel på detta fenomen är de ekonomiska frizoner som, för att dra till sig utländska investerare, gör undantag från landets normala arbetsmarknads-, skatte- och miljölagar. Reglerna varierar från land till land, men ofta gäller skattefrihet och förbud mot eller starka inskränkningar av facklig verksamhet<sup>8</sup>. I till exempel Bangladeshs ekonomiska frizoner förbjuds facklig verksamhet, och regeringen har bland annat försökt locka till sig investerare med följande annonstext: "För optimal vinst, investera i Export Process Zoner i Bangladesh! Bangladesh erbjuder den mest produktiva men billiga arbetskraften. Fackföreningar och strejker är förbjudna i zonerna"<sup>9</sup>.

Om ett företag inte har ett aktivt förhållningssätt till mänskliga och fackliga rättigheter i de länder de arbetar, ger det också signaler. I länder som Kina, Indien, Bangladesh, Indonesien och Filippinerna, betyder passivitet i praktiken att företagen understödjer en politik som försvagar de anställdas rätt att organisera sig och kräva rimliga löner och arbetsvillkor. Företagen borde tvärtom i alla sina kontakter med myndigheter i utvecklingsländer påpeka att de vill att mänskliga rättigheter ska respekteras, att de välkomnar facklig verksamhet, att de vill att landets lagar och ILO-konventioner om löner och arbetstider ska respekteras, att de vill lyssna på lokala organisationer innan de investerar och att de till exempel vägrar att ha militär polis som ingriper på arbetsplatsen. Rätt använd kan då företagets makt istället bidra till respekt för ILO-konventioner och FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna.

<sup>8</sup> Widqvist, U. och Carlsson Widqvist, C. 2000. sid 58.

<sup>9</sup> Far Eastern Economic Review. 1990.

Transnationella företag *kan* förändras i en positiv riktning. Det som räknas är dock inte fina ord i uppförandekoder, etiska riktlinjer eller sponsring till välgörande ändamål. Det som räknas är konkreta handlingar<sup>10</sup>. Tyvärr verkar företagens arbete med etik delvis gå i omvänd ordning – de är bättre på att använda fina ord än på att verkligen förändra sin verksamhet i konkret handling. Skillnaden mellan ord och handling illustreras tydligt av *Global Compact*, det samarbete som FNs general-sekreterare Kofi Annan har bjudit in de ledande transnationella företagen till. Lika tydligt visas det av företagens deltagande i olika lobbygrupper.

## Lobbygrupper

Samtidigt som företagen mer än någonsin talar om mänskliga rättigheter, etisk handel och miljö i sin externa information till kunder och aktieägare, ingår de ofta i lobbygrupper som för en annan politik. De senaste åren har de transnationella företagen ytterligare stärkt sitt politiska inflytande genom ett allt mer aktivt lobbyarbete, där rekommendationerna till politikerna oftast går i motsatt riktning mot att försvara mänskliga rättigheter och miljö.

I förlängningen kan industrins starka politiska påverkan innebära ett hot mot demokratin. Genom sitt ekonomiska inflytande kan företagen styra staternas politik i en riktning som gynnar deras ekonomiska intressen, vilken inte alltid överrensstämmer med medborgarnas eller de fattigare ländernas intressen.

Viktiga politiska beslut förefaller i allt större utsträckning fattas bakom stängda dörrar på möten med representanter för de största europeiska företagen, snarare än i offentliga debatter och vid demokratiska val. *European Roundtable of Industrialists* (ERT) och *Transatlantic Business Dialogue* (TABD) är två exempel på starka påtryckargrupper från företagens sida. Det är ett problem att det idag råder en obalans i påverkansarbetet. Frivilligorganisationer som verkar för en socialt och miljömässigt hållbar utveckling har inte bråkdelen av de resurser och inte de direkta ingångar till politikerna som näringslivet har.

## European Roundtable of Industrialists, ERT

Av de tiotusentals lobbyister som trängs i EU-kommissionens och EU-parlamentets korridorer beskrivs ofta *European Roundtable of Industrialists* (ERT) som den absolut mest framgångsrika påtryckargruppen<sup>11</sup>. På 80-talet började EU bjuda in industrin till olika slags samarbeten, från att under 70-talet ha fört en mer kritisk politik mot transnationella företag. ERT skapades med målsättningen att EUs integration skulle fortsätta och att den skulle gynna de europeiska företagens intressen. ERT består av styrelseordföranden för totalt 48 företag. ERT lägger fram visionära förslag över samhällsutvecklingen, förslag som väger mycket tungt bland politiker i EU. Historiskt sett har ERT varit mycket framgångsrika i att få igenom sina förslag till europeisk politik. Idéer om Europas inre marknad och motorvägsbyggen som knyter samman hela Europa (Scanlink) är alla först skisserade av företagen inom ERT.

Från Sverige är Ericssons och AB Volvos styrelseordförande Lars Ramqvist och ABBs styrelseordförande Percy Barnevik ledamöter i ERT. Under sin tid som Volvos VD var Pehr G Gyllenhammar med och startade ERT, och Gyllenhammar var

<sup>10</sup>Mer detaljerade krav på vad företagen bör göra återfinns i slutkapitlet, Vad ska företagen göra? på sid 54.

<sup>11</sup> Hoedeman, O. 2001.

drivande i förverkligandet av Scanlink. Men i och med VD-bytet till Sören Gyll har Volvos VD inte deltagit i ERTs arbete. Enligt Malin Nilsson<sup>12</sup> vid Miljö och samhällsfrågor, AB Volvo, beror detta mest på att Leif Johansson inte blivit ombedd. ERT verkar för avregleringar och för frivilliga åtaganden från företagen istället för lagstiftning och ekonomiska styrmedel. De har aktivt verkat för att WTO ska påbörja förhandlingar om ett internationellt avtal om investeringar. Idén är att företag ska ha rätt att investera under samma regler i alla länder. Ett investeringsavtal har tidigare förhandlats inom OECD i form av *Multilateral Agreement on Investment* (MAI) som stoppades 1998.

I frågan om att reglera koldioxidutsläppen har ERT drivit att företagen ska ta på sig frivilliga åtaganden istället för att EU ska anta tvingande regler. De verkar även mot energiskatter. Inför Kyoto-förhandlingarna 1997 lade de fram sin egen strategi om "*Positive action*", där de pekar på hur mycket som kan göras genom byte till nyare teknologi.

### Transatlantic Business Dialogue, TABD

*Transatlantic Business Dialogue*<sup>13</sup> (TABD) består av ungefär 150 verkställande direktörer från europeiska och nordamerikanska transnationella företag. TABD startade i november 1995 på initiativ från Europeiska kommissionen och USAs handelsdepartement. Bakgrunden var att politikerna ville initiera en dialog med ledande företag om hur handeln kunde underlättas mellan EU och USA.

Medlemskap nås endast genom inbjudan, och nätverket består endast av företagens verkställande direktörer eller styrelseordföranden. TABD är ingen formell organisation, utan hålls samman genom de aktiva företagen som arbetar i olika arbetsgrupper samt de konferenser som anordnas årligen. Arbetsgrupperna leds av följande företag: Astra Zeneca, Federal Express, Usinor, KPMG, Bayer, Estee Lauder, Meiko, PowerClean 2000, Cofide/Cir Group, America Online, Ford, Tenneco, Xerox och Suez Lyonnaise. AB Volvo deltar aktivt i TABDs arbete. Enligt uppgift från Ericsson gick dock Lars Ramqvist ur TABD för två år sedan<sup>14</sup>.

TABDs mål är att öka handeln mellan EU och USA genom att ta bort handels hinder. De arbetar för målen genom att ge rekommendationer till EU och USA om deras policybeslut. Då tullar på industrivaror undan för undan avlägsnats mellan EU och USA, har TABD mer och mer inriktat sig på andra "handels hinder", inte minst på områden som miljö- och konsumentskydd.

TABD har infört en *Early warning*-lista över de lagar och regler som är på gång inom EU eller i USA och som i deras ögon kan bli potentiella handels hinder. Poängen med *Early warning*-listan är att förhindra handelskonflikter och lösa dessa innan det blivit en offentlig debatt. Bland de förslag till lagar som TABD har reagerat mot kan nämnas:

1. Ett EU-förslag om hur de farligaste ämnena i elektronisk apparatur (som bly, kadmium och kvicksilver) skulle fasas ut och ersättas av mer harmlösa ämnen fram till 2008. TABD menar att detta kan bli ett handels hinder och rekommenderar politikerna att förlita sig på företagens egen teknikutveckling och frivilliga åtaganden.

<sup>12</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>13</sup> Informationen i detta stycke har samlats från följande hemsidor: TABD:s officiella hemsida: [www.tabd.com](http://www.tabd.com), Tradewatchs TABD-information: [www.tradewatch.org/otherissues/TABD/tabdlinks.htm](http://www.tradewatch.org/otherissues/TABD/tabdlinks.htm), Coalition for a Humane Economy's TABD-sida: [www.che-2000.org](http://www.che-2000.org), Corporate Europe Observatory: [www.xs4all.nl/~ceo](http://www.xs4all.nl/~ceo)

<sup>14</sup> Westmark, M. Telefonsamtal. Augusti 2001

2. TABD motverkar strängare nationell reglering kring elektromagnetisk strålning från mobiltelefoner, något som det finns folklig oro för.
3. Reglerna kring hur snabbt HFC (ämnen som bryter ner ozonlagret) kan fasas ut ur kylskåp har föranlett TABD att rekommendera en långsammare utfasning med argumentet att det annars kan bli ett handelshinder.
4. Unilever och Monsanto är båda ledande i genmodifieringsteknik och tillika medlemmar i TABD. De har verkat kraftfullt för att märkning av genmodifierade grödor, liksom länders möjlighet att kunna stoppa genmodifierad mat, ska förbjudas, åter igen på grund av att detta skulle kunna bli ett handelshinder.

Enligt *Global Trade Watch* och *Corporate Europe Observatory*<sup>15</sup> har TABD också agerat mot till exempel miljömärkning, införande av återanvändningssystem och GMO-märkning. TABD verkar slutligen för att produkter ska godkännas efter principen *Mutual Recognition Agreement* (MRA), som går ut på att om en produkt är kontrollerad och godkänd i ett land/område, ska den automatiskt accepteras i alla länder/områden. Inga specialregler ska kunna gälla nationellt. Därmed kan inget land ha en strängare hälso- eller miljölagstiftning än det land som har svagast lagstiftning. På så vis uppstår en allmän dragning mot de lägsta tänkbara kraven på miljö och säkerhet.

Exemplen visar att TABD är en organisation som prioriterar de egna företagens intressen framför säkerhet för miljö och människor och information till konsumenterna.

TABD är framgångsrika. De räknar själva med att omkring 50 procent av alla deras rekommendationer går igenom. Enligt *Global Trade Watch* är TABD ett av de tydligaste exemplena på *Corporate rule*, det vill säga att privata företag bjuds in för att ge tungt vägande rekommendationer inför politiska beslut samtidigt som det saknas en offentlig debatt.

På TABDs konferenser medverkar ledande politiker för att ta del av företagens åsikter. Samtidigt saknas all representation från frivilligorganisationer och fackförbund.

### **Volvos och Ericssons syn på lobbyarbetet**

Malin Nilsson vid Miljö- och samhällsfrågor AB Volvo, tycker inte att det är fel av företagen att försöka påverka de politiska beslut som påverkar deras industri<sup>16</sup>. Hon tycker också att det är riktigt att försöka stoppa politiska förslag innan de tas upp för beslut. Hon ser ingen skillnad mellan privata företag som lobbyar och folkrörelseorganisationer som gör det. Hon menar att andra lobbygrupper för till exempel miljöorganisationer också har rätt att försöka påverka politiskt.

Mikael Westmark, *Manager Issues Communication* vid Ericsson<sup>17</sup>, påpekar att det är Lars Ramqvist som styrelseordförande som företräder Ericsson i till exempel ERT och att han i dessa fall är mer en industriman än en representant för Ericsson. Pia Gideon, informationschef vid Ericsson, menar att Ericsson försöker påverka beslut som påverkar deras industri och att de generellt är för internationella standarder.

<sup>15</sup> *Global Trade Watch* är en amerikansk organisation som arbetar med information om transnationella företag. *Corporate Europe Observatory* är en europeisk organisation som granskar industrilobbygrupper.

<sup>16</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>17</sup> Westmark, M. Intervju. 29 augusti 2001.

Det är tydligt att både Ericsson och Volvo vill tona ner såväl sin egen betydelse i lobbygrupper som lobbygruppernas inflytande över politiken i EU. Argumentet om att "alla har rätt att lobba, även frivilligorganisationer" håller emellertid inte. Det är en oerhörd skillnad mellan å ena sidan medborgare som genom öppna medlemsorganisationer väljer att engagera sig i samhällsutvecklingen och därmed vara aktiva i att styra politiken, och å andra sidan lobbying utifrån rent ekonomiska intressen. Att engagera sig i frivilligorganisationer och genom dem försöka påverka (lobba) politiker, är en utvidgning av demokratin. Att däremot låta företagsrepresentanter med ekonomiska vinstsyften påverka politiken direkt och utan att det sker öppet är en inskränkning av demokratin. TABD arbetssätt går ut på att stoppa viktiga politiska diskussioner innan de kommer upp i demokratiska fora. Företagen får genom sin privilegierade tillgång till beslutsfattare en genväg till politiskt inflytande som inga andra lobbygrupper har någon motsvarighet till.

## **Global Compact**

På *World Economic Forum* i januari 1999 presenterade FNs generalsekreterare Kofi Annan ett initiativ som han kallar *Global Compact*. Den 26 juli år 2000 startade Global Compact sin verksamhet. Initiativet syftar till att bjuda in världsomspännande företag att verka för nio gemensamma principer i linje med FNs målsättningar för miljö, utveckling och mänskliga rättigheter. Idag har ett hundratal företag undertecknat Global Compacts uppmaning, däribland Ericsson och Volvo Personvagnar.

De nio principerna i Global Compact är:

### **Mänskliga rättigheter**

- Stödja och respektera de internationella mänskliga rättigheterna i sin verksamhet.
- Se till att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter.

### **Arbetsvillkor**

- Rätt att organisera sig och ha kollektiva förhandlingar.
- Inget tvångsarbete.
- Inget barnarbete.
- Ingen diskriminering av de anställda.

### **Miljö**

- Stödja försiktighetsprincipen.
- Genomföra initiativ för att stödja ökat miljöansvar.
- Stödja utvecklingen och spridningen av miljövänlig teknik.

Principerna är hämtade ur FNs deklaration om de grundläggande mänskliga rättigheterna, ILOs konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet och Riodeklarationens principer om miljö och utveckling. Från frivilligorganisationernas sida har en handfull organisationer ställt sig bakom initiativet officiellt, däribland Amnesty International och WWF (World Wide Fund for Nature). Fria fackföreningsinternationalen, ICFTU, har också ställt sig bakom Global Compact. Det innebär att dessa organisationer ser positivt på Global Compact och kommer att följa dess utveckling.

Alla företag som går med säger att de ska arbeta för att integrera de nio principerna i sin verksamhet. De gör däremot inget bindande åtagande om att följa principerna. Allt är frivilligt och ingen kontroll av att företagen följer de nio principerna, eller ens arbetar efter dem, ska genomföras.

Företagen förväntas även tala för Global Compacts idéer i till exempel årsredovisningar och offentliga sammanhang. En gång om året förväntas företagen rapportera på Global Compacts hemsida om konkreta steg som de tagit för att följa principerna. På hemsidan kan man idag läsa om Ericssons projekt i katastrofområden, *Ericsson Response*, Volvo Personvagnars arbete med kulturell mångfald, samt Shells arbete för att minska barnarbete. Meningen är att det genom konkreta fallstudier från företagen ska byggas upp en kunskapsbank över hur företag kan verka i riktning mot respekt för de nio principerna<sup>18</sup>.

Global Compact ska även bjuda in företag till dialog om olika teman, till exempel företagets roll i konflikter. Företagen uppmanas även att ta sitt samhällsansvar utanför sin direkta verksamhet genom att till exempel stödja bistandsprojekt eller projekt i katastrofområden. Dessa initiativ ska utformas i samarbete med FN och andra organisationer.

Global Compacts verksamhet styrs av generalsekreteraren och det finns ett mindre sekretariat. Meningen är att Global Compact ska användas som ett stort nätverk av företag och organisationer runt om i världen. Global Compact accepterar inte finansiellt stöd från näringslivet och det finns bestämmelser över hur FNs logo får användas av inblandade företag. Årliga möten mellan generalsekreteraren, medlemsföretagen och medlemsorganisationerna hålls för att driva arbetet framåt.

### Kritik från frivilligorganisationer

Kritiken mot generalsekreterarens initiativ lät inte vänta på sig. Runt om i världen reagerade frivilligorganisationer med stor skepsis mot Global Compact. I två brev till generalsekreteraren daterade den 20 respektive 25 juli 2000, framför ett tjugotal enskilda organisationer följande kritik till generalsekreteraren.

Kritiken riktar sig framför allt mot två saker. Organisationerna tycker att Global Compact i allt för hög grad okritiskt talar för en fri marknad som ett mål i sig. De menar att det tvärtom finns stor anledning att vara kritisk mot den företagsstyrda globalisering och "fria" globala handel som sker nu. De menar att problemet inte är att företagen har för lite att säga till om i FN-systemet, utan att deras inflytande redan är för stort inom till exempel förhandlingar i WTO.

Den andra huvudlinjen i kritiken vänder sig mot bristen av kontroll och uppföljning av att företagen verkligen arbetar med och följer principerna. Annars, menar de, finns det en stor risk att FN används som *Bluewash*<sup>19</sup> från företagets sida. Det vill säga, företagen får använda FNs goda namn, men utan att för den skull göra några konkreta förbättringar i sin verksamhet. FNs trovärdighet riskerar därmed att urholkas. Även Amnesty International som ingår i Global Compact, anser att kontrollmekanismer behöver inrättas. Men tunga företagsgrupper vill inte se en sådan utveckling, däribland Internationella Handelskammaren, ICC, som säger att de lämnar Global Compact om så blir fallet<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> [www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org). Utskrift 2/5 2001.

<sup>19</sup> Bluewash är ett uttryck som betyder att förändringar från ett företag endast görs för att få FNs goda namn (svepa sig i FNs blåa flagga), men att ingenting förändras i praktiken i verksamheten. Jmf miljöfrågor: Greenwash.

<sup>20</sup> [www.corpwatch.org](http://www.corpwatch.org). Utskrift 29/6 2001.

Inte heller Göran Lindahl, tidigare VD för ABB och nu Global Compacts företagsrekryterare och en av initiativets företrädare, tror på ökad kontroll. I en intervju i Chalmers tidning menar han att kontroll endast avskräcker företag och att det är bättre med frivilliga åtaganden<sup>21</sup>.

*CorporateWatch*, en amerikansk organisation som granskar företag, har nu startat en egen granskningsserie om de företag som är med i Global Compact. I de fall där företagen visar sig bryta mot någon av de nio principerna, skriver CorporateWatch till generalsekreteraren och kräver att företaget utesluts ur Global Compact<sup>22</sup>. Först ut i undersökningarna är Aventis Corporation. CorporateWatch anser att företaget bryter mot försiktighetsprincipen genom att de låter sprida genmodifierad majs. Ett annat av företagen är Nike som enligt flera organisationer och undersökningar bryter mot principen om rätten till organisering för de anställda i företagens underleverantörsled. Andra företag som är mycket kontroversiella i många miljö- och utvecklingsorganisationers ögon, och som ingår i Global Compact, är Unilever (stor livsmedelskoncern bland annat med plantager i utvecklingsländer), Novartis (växtförädlingsföretag med verksamhet inom genmodifiering och kemiska bekämpningsmedel), Shell (oljeutvinning i bland annat Nigeria) och Rio Tinto (Brittiskt gruvbolag med grova miljöförseelser vid bland annat en av sina guldgruvor i Indonesien)<sup>23</sup>.

Av svenska företag är både ABB och Ericsson med i Global Compact. Volvo Personvagnar som ägs av Ford är också med, medan AB Volvo fortfarande inte tagit det slutgiltiga beslutet om medlemskap.

CorporateWatch och flera andra organisationer ser kritiskt på att sådana företag som uppenbarligen bryter mot de grundläggande principerna okritiskt bjuds in till att stå bakom Global Compact. De menar att FN istället bör driva följande arbete kring transnationella företag:

- Återuppta arbetet med en FN-stödd uppförandekod (Code of Conduct) med påföljande kontroll.
- Stöd redan antagna dokument och avtal för miljö och utveckling.
- Stöd Citizen Compact som kräver legalt bindande regler för transnationella företag.

Det är givetvis välkommet om företag börjar arbeta enligt de nio principer som skissats upp i Global Compact. Men fokus ligger alltför mycket på frivillighet. FN framstår också som mycket okritiskt när de bjuder in alla slags företag till att arbeta på något sätt – vilket som helst – med dessa frågor. Det är stor skillnad mellan å ena sidan påbörja ett systematiskt arbete kring företagets sociala och miljömässiga konsekvenser och å andra sidan starta välgörenhetsprojekt. Om Global Compact ska få förtroende, bör de för det första inrikta rekommendationerna till företagen på konkret förbättringsarbete i de egna leden och fokusera mindre på välgörenhet och sponsring. Däri ligger även att arbeta med helheten och inte inrikta sig på mindre projekt som idag är fallet. För det andra borde det ingå som en del i åtagandet från de företag som går med att låta sig utsättas för oberoende

<sup>21</sup> Hebrand, S. 2001. sid 24-25.

<sup>22</sup> [www.corpwatch.org](http://www.corpwatch.org). Utskrift 29/6 2001.

<sup>23</sup> e-tik och affärer. 28/8 2001.

kontroller. Om svenska företag som gått med i Global Compact påverkar i denna riktning, kan Global Compact komma att bli ett viktigt verktyg för konkretiserat etikarbete inom de transnationella företagen.

## Watchdogs roll i utvecklingen av företagens etikarbete

Idag utförs oroväckande lite granskning av de transnationella företagens verksamhet. Enskilda skandaler uppdagas ibland av journalister via någon lokal organisation, men den systematiska kontrollen över de stora företagens verksamhet i utvecklingsländer eller deras ökande lobbyverksamhet saknas. Trots detta introduceras allt fler etikfonder, och etikarbete lanseras inom de stora företagen.

För miljö- och människorättsorganisationer är det handlingen som räknas. Fortfarande väntar vi på att storföretagen i Sverige ska ta fram konkreta riktlinjer som visar på deras etiska ställningstaganden, och som de sedan arbetar efter. Den dag ett storföretag sätter upp konkreta krav på vilka slags projekt de ska gå in i och vilka projekt de ska undvika på grund av social och miljömässig hänsyn, och sedan följer detta konsekvent, har mycket uppnåtts.

Vi hoppas att denna rapport och annat arbete som går ut på att kritiskt granska företagen ska bidra till att företagen arbetar mer med dessa frågor. Granskningen kan förhoppningsvis leda till att företagen verkligen försöker förstå frivilligorganisationernas och fackförbundens syn, tar till sig kritiken och sätter upp egna mål för sitt arbete och påbörjar verkliga förändringar i verksamheten.

Fair Trade Center är just nu pådrivande för att tillsammans med flera andra organisationer starta *SwedWatch* i Sverige. SwedWatch ska granska svenska företags verksamhet i utvecklingsländer och ta fram konkreta fallstudier över brott mot mänskliga rättigheter eller miljöförstörande verksamhet. Syftet är att bidra till att svenska transnationella företag tar ansvar för miljömässiga och sociala konsekvenser av sin verksamhet. Många organisationer driver på utvecklingen. Svenska Amnesty har tagit fram riktlinjer för hur företag ska kunna respektera de mänskliga rättigheterna.

Ett förutseende företag borde kunna se att de själva behöver dessa watchdogs för att verkligen få fram information. Företagen kan lära sig av det, dels i det egna kontrollarbetet, dels i den dialog som blir om enskilda fall. Vidare ligger det givetvis i ansvarsfulla företags intresse att brister hos mindre ansvarsfulla konkurrenter uppmärksammas.

Förhoppningsvis kan svenska företag inta en öppen attityd och diskutera lösningar i enskilda fall samt föra debatten vidare om företagens roll och hur vi som medborgare kan påverka företagens verksamhet så att sociala och miljömässiga krav uppfylls.

# Volvo

Volvo bildades 1927 och är idag en av världens största tillverkare av lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner. Företaget är också en av de ledande tillverkarna av flygmotorkomponenter och marin- och industrimotorer. AB Volvo är idag Sveriges åttonde största företag<sup>24</sup>. Innan Volvo Personvagnar såldes till Ford Motor Company i mars 1999 var AB Volvo placerat på andra plats<sup>25</sup>, efter ABB och före Ericsson.

För att värna om varumärket Volvo bildade de två företagen AB Volvo och Volvo Personvagnar vid försäljningen ett nytt bolag som heter *Volvo Trademark Holding AB*. Detta bolag har som sin uppgift att arbeta med frågor som rör själva varumärket Volvo. Därför kommer vi i denna rapport inte helt att bortse från Volvo Personvagnars verksamhet, även om vi till allra största del undersöker AB Volvo.

## FAKTA AB VOLVO

Aktieägare	Röster	Kapital
Största:		
Franklin-Tempelton Funds	1,5%	5,6%
FöreningsSparbankens Fonder	7,6%	5,3%
Renault S.A	1,9%	5,0%

Andra stora ägare är Svenska Handelsbankens pensionsstiftelse, Skandia och SPP. Volvo har ca 230 000 aktieägare, varav de 50 största står för 84% av rösterna och 77% av aktiekapitalet. Utländska aktieägare står för 32% av rösterna och 40% av aktiekapitalet. Det svenska ägandet fördelas mellan institutioner 55%, aktiefonder 18% och privatpersoner 27%.

## Omsättning

År 2000 var AB Volvos nettoomsättning 130 miljarder kronor. Det är en ökning med 4% från 1999 exklusive Volvo Personvagnar. Under perioden 1996-2000 har den genomsnittliga tillväxten varit 11,4% per år. Nettoresultatet (vinsten) uppgick till 4,7 miljarder kronor.

## Bolag

Koncernen AB Volvo är uppdelad i sex olika bolag: Global Trucks (Lastvagnar), Bussar, Construction Equipment (anläggningsmaskiner), Penta (marin- och industrimotorer), Aero (civil- och militär flygindustri) och Financial Services (finansiella tjänster som är relaterade till Volvos produkter). Varje bolag har en egen verkställande direktör och styrelse. Volvo Lastvagnar är det största bolaget med 48% av koncernens omsättning 2000. Minst är Volvo Penta vars omsättning utgör cirka 5% av koncernens totala omsättning.

## Anställda

Hela koncernen har ca 54 000 anställda, varav cirka 25 000 i Sverige, cirka 24 000 i Västeuropa och USA och cirka 5000 personer i Asien och Sydamerika. Från 2001 tillkommer ca 32 000 personer anställda inom Volvo Global Trucks. Ersättningen till styrelse och VD i Västeuropa och USA uppgick till 397 miljoner SEK under 2000. Det är mer än vad de 2000 anställda i Sydamerika fick i ersättning under samma period (376 Mkr). Leif Johansson, VD och koncernchef, fick cirka 9 miljoner SEK i lön samt ytterligare 546 000 kr i övriga förmåner under 2000.

Källa: Volvos årsredovisning 2000

<sup>24</sup> BusinessWeek Online. [www.businessweek.com](http://www.businessweek.com). Utskrift 10/8 2001. Företagen rankas efter börsvärde 31/5 2001.

<sup>25</sup> 1998 stod Volvo Personvagnar för drygt 47 procent av koncernens omsättning.

## Produktion och uppköp

Sedan försäljningen av Volvo Personvagnar har produktionen koncentrerats till kommersiella fordon och transportmedel<sup>26</sup>. Utöver det satsar Volvo alltmer på att utveckla sin tjänste- och serviceverksamhet, det vill säga kundpassade lösningar som ser på hela verksamheten kring finansiering, leasing, försäkringar och service.

I januari 2001 förvärvade AB Volvo franska Renaults lastbilstillverkning som inkluderade den nordamerikanska lastbilstillverkaren Mack. Därmed har AB Volvo dubblat sin tillverkning av tunga lastbilar och är nu världens näst största lastbilstillverkare. Mack är en av Nordamerikas största tillverkare av tunga lastbilar och produkterna innefattar såväl lastbilar som yrkesfordon och militärfordon. Även i Renaults tillverkning ingår militärfordon.

På marknaden ska fortfarande "tre konkurrerande varumärken"<sup>27</sup> synas ut mot kunden: Mack, Renault och Volvo. En ny enhet som kallas *Volvo Global Trucks* samordnar de tre varumärkena för kunna använda resurserna och kompetensen på ett maximalt kostnadseffektivt sätt. Volvo räknar med att de till följd av större internhandel framför allt tjänar på billigare inköp. Det är just den här typen av uppköp av konkurrenter som spär på utvecklingen mot koncentrerat ägande och allt mindre egentlig fri konkurrens på en öppen marknad. Uppköpet godkändes dock av konkurrensmyndigheterna i EU och USA efter vissa eftergifter. Bland annat tvingades AB Volvo att sälja sitt innehav i Scania (cirka 30 procent av rösterna och 45 procent av kapitalet) inom en treårsperiod.

## Var producerar Volvo?

Volvo hade fram till bildandet av Volvo Global Trucks, verksamhet i över 100 länder. Med förvärvet av Renaults och Macks lastvagnstillverkning finns de nu på 185 marknader över hela världen med tillverkning på fem kontinenter. Produktion sker i cirka 30 länder, varav flera utvecklingsländer. Under år 2000 hade Volvo totalt 45 produktionsanläggningar, varav 16 i Sverige.

### Volvos produktion i utvecklingsländer\*

	Lastvagnar	Bussar	Construction Equipment	Penta	Aero
Botswana	X	X			
Brasilien	X	X	X		
Colombia	X	X			
Egypten	X	X			
Indien	X	X			
Iran	X	X			
Kina		X		X	
Malaysia	X	X			
Marocko	X	X			
Thailand	X	X			
Peru		X			
Tunisien	X	X			

Källa: Nilsson, M. E-postmeddelande. September 2001.

\* Definition av utvecklingsländer enligt UNDPs Human Development Report 2000. Till gruppen utvecklingsländer räknas alla länder som ej ingår i OECD.

<sup>26</sup> Det vill säga fordon och transportmedel som inte används för privat bruk.

<sup>27</sup> Volvos årsredovisning 2000.

I Brasilien, som är Volvos största marknad i Sydamerika, har Volvo två fabriker: Volvo Construction Equipments fabrik i Pederneiras samt Volvo Lastvagnars och Volvo Bussars gemensamma fabrik i Curitiba. I Afrika producerar Volvo främst i Nordafrika (Marocko, Tunisien och Egypten). Det sker även viss produktion i Botswana, vilket beror på att Volvo inte kunde investera i Sydafrika under apartheid-tiden. Företaget valde istället att investera i Botswana och på så sätt ändå komma nära den sydafrikanska marknaden<sup>28</sup>. Dessutom hade Botswana vid etableringen i början av 1990-talet fördelaktiga tullregler. I fabriken i Botswana arbetar cirka 100 personer.

Under de senaste tre åren har AB Volvo gjort flera stora investeringar. Två exempel är *Volvo Construction Equipments* förvärv av Samsungs produktion av anläggningsmaskiner i Sydkorea under 1998, och Volvo Bussars *joint venture*<sup>29</sup> med en av Kinas största fordonstillverkare, *Shanghai Automotive Industry Corporation* (SAIC), som blev klart i juni 2000.

Volvo lastvagnar flyttade under år 2000 lastbilsmonteringen från Skottland till Sverige och Belgien, och en ny monteringsanläggning etablerades i Bangkok, Thailand. De investerade även i nya lager för reservdelar i Singapore och Kina under år 2000.

Volvo ger inga tydliga svar vad det gäller förekomst av verksamhet i så kallade *ekonomiska frizoner*. Volvo säger att de förlägger sina fabriker där det är handelspolitiskt mest fördelaktigt, och att de inte har någon speciell koncernpolicy när det gäller ekonomiska frizoner. Ett exempel på verksamhet i en ekonomisk frizon behandlas i avsnittet *Volvo i Malaysia*.

"Ett av Volvos mål har varit och är att etablera sig eller använda sig av leverantörer och underleverantörer från ett så kallat 'low cost country', vilket innebär att lön och sociala kostnader inte överstiger 100 kronor i timmen. Dessa 'low cost countries' är ofta så kallade tillväxtmarknader, vilket i Volvos fall kan innebära Indien, Kina, Brasilien och Centraleuropa. Vid etableringar i dylika tillväxtmarknader kan landet kräva att Volvo skall använda inhemska leverantörer till viss del, exempelvis 60 procent. Urvalsprocessen utförs på samma vis som i de 'mogna marknaderna' och det främsta kriteriet är kvalitet. En utvärdering görs (Supplier Evaluation Model, SEM) där en mängd parametrar undersöks, exempelvis miljö, den finansiella situationen, ledning och organisation, logistik etcetera. Ingen speciell utvärdering av arbetsförhållanden ur personalfråge- eller fackligt hänseende görs, men Volvo menar att de höga kvalitetskraven och de platsbesök som görs påverkar underleverantörer med låg standard på arbetsförhållanden till förbättring. Det är en rimlig slutsats, men problemet som uppstår är att det är de enskilda inköparnas värderingar som styr bedömningen, snarare än en koncernövergripande standard".

Citat ur Sundh W. 2000. sid 66.

## Omfattande leverantörsled

Leverantörerna har en central roll i utvecklingen och framställningen av Volvos produkter. Volvos strategi kan sägas vara att själva tillverka "drivlinan", det vill säga motorer och växellådor, och köpa in resten från leverantörer. Fabriken i Volvos ägo blir i allt större utsträckning sammansättningsfabriker. En stor del av den totala tillverkningskostnaden, mellan 60 och 70 procent, är inköp från leverantörer. Detta är en internationell trend bland större företag. Företaget koncentrerar

<sup>28</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>29</sup> Samarbetsbolag

sig på forskning och utveckling samt varumärkesfrågor, medan produktionen i allt större utsträckning läggs ut på leverantörer. Fördelarna för företagen är flera: de kan koncentrera sig på att utveckla ny teknik och design och värda varumärket, och de "slipper" problem med basproduktionen. Denna utveckling speglar det faktum att produktionen inte är verksamhetens kärna i dagens företag, utan det handlar om att skapa ett starkt varumärke. Basproduktionen kan "vem som helst" göra.

Ur miljömässig och etisk synvinkel är denna strategi problematisk, då företagen får mindre kontroll över produktionen och dess påverkan på människor och miljö. Företagen tenderar även att avsäga sig ansvaret genom att lägga ut produktion med stor miljöpåverkan på underleverantörer.

## Försäljning

Västeuropa och Nordamerika är Volvo-koncernens viktigaste marknader. Alla områden utom lastvagnar visade på ökad omsättning under 2000. Till tillväxtmarknaderna räknar Volvo Asien, östra Europa och Sydamerika. I Asien ökade försäljningen med 45 procent under 2000. En annan tillväxtmarknad är Sydafrika, där försäljningen nästan tredubblades under 2000.

Volvo Bussar gynnas av liberaliseringen av stadsbusstrafiken som sker i många länder. Indien och Kina, som är de största marknaderna för bussar, domineras dock fortfarande av lokala tillverkare. Volvos samgående med Kinas största busstillverkare, SAIC, kan ses som ett sätt att bryta in på den lokala marknaden.

## Etik och miljö

Volvo-koncernen har tre kärnvärden som de säger ska genomsyra all verksamhet: Miljö, kvalitet och säkerhet. Målet är enligt Volvo att rankas "som ett ledande företag inom transportmedelsindustrin". Med allt fler varumärken och separata bolag under samma koncern, blir det dock en stor utmaning att se till att all verksamhet genomsyras av samma värderingar. Miljöfrågan har Volvo arbetat med sedan början av 90-talet, medan etikfrågorna kring de anställdas rättigheter och sociala krav ner i leverantörskedjan visar sig vara relativt nya frågor för Volvo.

Volvo Personvagnar är medlem i FNs Global Compact. AB Volvo diskuterar möjligheten att även de ska bli medlemmar. Enligt Malin Nilsson, Miljö- och samhällsfrågor på AB Volvo, är det för företaget "egentligen inte något problem med att ställa upp på samarbetets krav, men än så länge har inget beslut fattats"<sup>30</sup>.

## Miljö

I Volvo lastvagnars rapport *Lastbilen i samhället* konstateras att efterfrågan på transportprodukter i världen blir allt större. Detta beror enligt Volvo Lastvagnar bland annat på att handeln över nationsgränserna ökar och att industrins struktur förändras mot specialisering av produktionen. Det är uppenbart att Volvo Lastvagnar har ett starkt intresse av att lastbilstransporter ökar. Samtidigt säger de i årsredovisningen för 2000 att dagens transporter och beroende av fossila bränslen är långsiktigt ohållbart.

Volvo menar i sin miljöredovisning att deras framtida utmaning är att tillgodose det växande behovet på ett långsiktigt hållbart sätt. Enligt Volvo står själva användningen av ett fordon eller en motor för den allra största delen av produktens totala

<sup>30</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

miljöbelastning. Volvo försöker därför utveckla nya motorer, med särskild betoning på dieselmotorer, med lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Koncernen säger sig följa utvecklingen av alternativa bränslen, men tror samtidigt att det är långt kvar tills det sker någon större satsning på sådan produktion<sup>31</sup>. Några få försök pågår emellertid, exempelvis Volvo Bussars tillverkning av så kallade hybridbussar som testas i USA och i Sverige<sup>32</sup>. Volvo Bussar är även en av de största tillverkarna av metandrivna stadsbussar. Volvo Lastvagnar har sedan 1996 en lastbilmodell som drivs med naturgas. För Volvo Bussar står de alternativa bränslena för omkring två procent och för Volvo Lastvagnar för mindre än en procent, enligt Lena Gevert, vid AB Volvo<sup>33</sup>.

Miljöexperter menar emellertid att en ständigt växande transportsektor inte är hållbar i längden, oavsett om Volvos fordon blir mindre miljöbelastande i framtiden genom effektivisering, modernare fordonsteknik och bättre bränslen.

"Tekniken är inte det största problemet. Även om det skulle komma emissionsfria bilar i framtiden, är inte bilism av vårt format möjligt globalt. Det handlar om rent fysiska hinder, städer kan helt enkelt inte hantera så mycket vägtrafik. Dessutom tas alltmer mark i anspråk, och naturen hotas. Vi måste med andra ord använda hela transportsystemet mycket mer effektivt. Det är den stora utmaningen" säger Lars Westermark, avdelningsdirektör på Naturvårdsverket<sup>34</sup>.

#### Transportsektorn och miljön

Transportsektorn orsakar en rad miljöproblem. Vid förbränning av olja bildas koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Jordens medeltemperatur ökar, vilket bland annat leder till att världshavens vattenstånd höjs. Under 1900-talet höjdes vattenståndet, enligt FNs klimatpanel (IPCC), med så mycket som 10-25 centimeter. En fortsatt ökning riskerar hota många människors tillvaro. Bara i Asien erfar klimatpanelen att mellan 100 till 200 miljoner människor kommer att behöva flytta. Särskilt utsatta länder är Kina, Bangladesh, Thailand och Vietnam. Försämrade vattentillgång kommer även att öka risken för svält och näringsbrist. Afrika är den kontinent som kommer att drabbas hårdast.

Koldioxidutsläppen utgör cirka 80 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige. Utsläppen från trafik har i Sverige ökat med cirka 12 procent under 1990-talet. Hela 37 procent av de totala koldioxidutsläppen kom 1998 från transporter\*.

Vid förbränning av olja bildas också andra gaser, exempelvis kolmonoxid, kväveoxider och kolväten, som utgör allvarliga hälsorisker och bidrar till bland annat försurning och övergödning. Miljöproblemen förvärras ytterligare i storstäder, där trafikstockningar och köer leder till ökade utsläpp. Bullerstörningar är ett annat stort problem.

\* Klimatkommitténs betänkande SOU 2000:23

<sup>31</sup> Volvo Lastvagnar och miljön.

<sup>32</sup> Volvos årsredovisning 1999.

<sup>33</sup> Gevert, L. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>34</sup> Westermark, L. Telefonsamtal. Oktober 2000.

#### – Miljöriktlinjer

Volvo säger sig vara övertygade om att miljöhänsyn är av stor betydelse för koncernens långsiktiga konkurrenskraft. Alla former av miljöpåverkan ska innefattas i analysen över en produkt. Volvo använder sig av livscykelanalys (LCA) i sitt arbete för att alla miljöeffekter ska beaktas. Det innebär att hela produktens miljöpåverkan från utvecklingsfasen, till tillverkningen, användningen och resthanteringen ska minimeras.

Sedan 1991 publicerar Volvo en miljöredovisning som komplement till årsredovisningen. Utöver den finns en rad dokument på hemsidan som bland annat beskriver Volvos miljöpolitik, miljökrav på leverantörer och utsläpp från majoritetsägda anläggningar. Inom vissa bolag finns det ytterligare material som tar upp miljöfrågor inom den egna verksamheten, exempelvis Volvo Lastvagnars *Volvo Lastvagnar och miljön* samt *Lastbilen i samhället*.

Miljöfrågorna drivs separat inom varje bolag och styrs från respektive bolags ledning. Varje bolag har också en egen miljöchef. Volvos koncernledning står dock för företagets övergripande miljöpolicy, koncerngemensamma strategier och miljömål, samt uppföljning av varje bolags miljöarbete. I och med försäljningen av Volvo Personvagnar 1999 reviderades de koncerngemensamma miljömålen.

#### – Miljökrav gentemot leverantörer

Volvo har ett antal skrifter som kallas *Purchasing Quality Procedures* (PQP), vilka behandlar koncernens gemensamma krav på kvalitet, miljö och logistik i förhållande till leverantörer. I PQP uppges att alla leverantörer, entreprenörer och större återförsäljare ska känna till koncernens miljöpolicy. De ska också ha ett internt arbets sätt som bland annat omfattar: mål och handlingsplaner för kontinuerlig minskning av miljöpåverkan, begränsning av användningen av kemikalier, öppna miljödata gentemot Volvo samt en tidsplan för införandet av miljöledningssystemet ISO 14001<sup>35</sup>. Kraven följs upp genom kontinuerliga kontroller.

I PQP 7 Miljö finns emellertid möjligheten att i enskilda fall sänka kraven genom att ett avtal förhandlas fram mellan Volvo och leverantören<sup>36</sup>. Peter Danielsson, miljöchef Volvo Bussar, menar dessutom att det i praktiken är omöjligt att följa kraven eftersom de togs fram av Volvo Personvagnar som har betydligt färre leverantörer än de andra bolagen<sup>37</sup>.

AB Volvo ställer inte heller samma miljökrav på leverantörer i utvecklingsländer som på leverantörer i Sverige. Lena Gevert, koncernsamordning miljö, AB Volvo säger: "I Sydostasien kan till exempel Volvo inte ställa samma krav på leverantörer som i Sverige. Det finns helt enkelt inte några som kan leva upp till de kraven"<sup>38</sup>. Hon fortsätter: "Vi får istället välja ut de leverantörer som är bäst bland dem som finns. Vi kan inte revolutionera världen, utan måste börja någonstans".

Claes Pile, trafikhandläggare vid Svenska Naturskyddsföreningen, kallar detta hyckleri<sup>39</sup>. Han menar att Volvo, som ett globalt företag, bör arbeta med globala riktlinjer och finna teknik som passar den lokala miljön. Han menar att det endast är en fråga om viljan att betala för de mest miljövänliga lösningarna.

<sup>35</sup> ISO 14001 är en internationell standard för miljöledning. Företag kan låta certifiera sitt miljöledningssystem enligt denna standard.

<sup>36</sup> Volvos PQP 7 Miljö, sid 5.

<sup>37</sup> Danielsson, P. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>38</sup> Gevert, L. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>39</sup> Pile, C. Telefonsamtal. Juni 2001.

Volvo hävdar också att det är svårt att införa miljöledningssystemet ISO 14001 överallt. De menar att det i praktiken krävs att ett kvalitetssystem motsvarande ISO 9000 redan är på plats, alternativt att fabriken eller investeringen är helt ny. Det är svårare att gå in i en befintlig fabrik där kvalitetssystem saknas. Enligt Peter Danielsson, gäller detta exempelvis Volvo Bussar i Kina. Där beräknas Volvo ha infört både kvalitets- och miljöledningssystem först omkring år 2003. Enligt Volvos årsredovisning 2000 har 37 av Volvokoncernens totalt 45 egna anläggningar nu certifierats enligt ISO 14001.

Miljöledningssystemet ISO 14001 är dock ingen garanti för ett tillfredsställande miljöarbete eftersom det endast talar om vad som görs på miljöområdet, hur det görs, och att företaget strävar mot vissa uppsatta mål. Visserligen förbinder sig företaget, genom certifieringen, att genomföra förbättringar. Dessa kan dock vara så små att de inte ens är mätbara. För att kunna uttala sig om ett företags miljöprestanda behövs mycket mer information än en ISO 14001-certifiering. Claes Pile säger: "ISO är värdelöst, det kan vara den mest miljövidriga produktion som certifieras". Det enda som kan vara bra är att tillverkare får ett system och en möjlighet till kontroll, men certifiering talar inte något om utsläppsnivåer eller miljöpåverkan. Med en miljöredovisning som även innefattar leverantörernas miljöpåverkan skulle Volvos miljöarbete kunna värderas bättre.

### **Volvos lobbyarbete**

Samtidigt som Volvo säger sig arbeta med miljöförbättrande lösningar och utveckling av rening av utsläpp, frågar sig bland annat Claes Pile hur Volvo agerar i de lobbygrupper som de medverkar i, både i Sverige och i EU. Han påpekar att det är mycket tryggt för Volvo att låta föreningar som BIL Sweden (tidigare Bilindustri-föreningen) och Svenska Vägföreningen driva kontroversiella frågor, samtidigt som Volvo kan framstå som miljövänliga.

I BIL Sweden samlas hela Sveriges biltillverkare, och informationschefen för Volvo Personvagnars svenska marknadsbolag, Bengt Kjellberg, är förste vice ordförande. I Svenska Vägföreningen sitter bland annat, förutom bilindustrin och Volvo, även byggindustrin och Motormännen. I juli gick Svenska Flygföreningen och Svenska Vägföreningen ut med en debattartikel i Dagens Industri, som fick Svenska Naturskyddsföreningen att reagera<sup>40</sup>. Svenska Vägföreningen är emot koldioxidskatt och energiskatt på väg- och flygtrafik. Enligt Svenska Naturskyddsföreningen snedvrider detta konkurrensen gentemot järnvägen, och i praktiken subventioneras väg- och flygtrafik genom att de inte behöver betala hela kostnaderna för transporterna. Principen om att varje transportmedel ska betala hela priset för transporten är, enligt Pile, redan inskriven i Sveriges trafikpolitik sedan 20 år tillbaka.

"Tyvärr är Sverige ett av få länder inom EU som motsätter sig en gemensam koldioxidbeskattning. Beror det på att Göran Persson i alltför hög grad lånar sitt öra till intressen som Svenska Flygföreningen och Svenska Vägföreningen?", undrar Rosenberg och Pile i en debattartikel i Dagens Industri den 28 juli 2001. En utredning från Demokratiutredningen slår fast att bil-lobbyns inflytande över svensk politik är att jämföra med lantbrukets. Enligt Pile är det svårt att se konkret vad lobbygrupperna driver och får igenom. Han säger dock att bil-lobbyen med

<sup>40</sup> Rosenberg, P. och Pile, C. 2001.

största sannolikhet bland annat driver att koldioxidutsläpp inte ska tas med i miljöklassningen. Bil-lobbyen har tidigare lyckats uppnå en överenskommelse mellan EU och biltillverkarna i EU om att minskad bränsleförbrukning inte blev ett direktiv, utan endast ett avtal med vagare uppföljning.

Nu har regeringen gått in i ett projekt tillsammans med biltillverkarna som heter Gröna bil-projektet, där staten satsar 500 miljoner kronor under 5-6 år, på att bland annat forska om hur bränsleförbrukningen kan sänkas. Pile kallar denna åtgärd för subvention till bilföretagen, då företagen genom avtalet med EU redan var tvungna att sänka bränsleförbrukningen.

I dagens miljöklassning av bilar ingår inte utsläpp av koldioxid som en parameter, något som många miljöorganisationer vänder sig mot. "Förändringen av jordens klimat är ett av våra allvarligaste miljöproblem. Då trafiken står för en stor del av utsläppen av koldioxid är det viktigt att dessa utsläpp finns med när bilar miljöklassas", säger Svenska Naturskyddsföreningens ordförande Per Rosenberg, och fortsätter: "Miljöklassningen av fordon fungerar som en vägvisare för konsumenterna. De som väljer miljöklass ett måste vara säkra på att få en bil med liten miljöpåverkan"<sup>41</sup>. Från april till juni 2001 har Naturvårdsverket, på uppdrag av regeringen, utrett möjligheten att ha med koldioxidutsläpp som en parameter i miljöklassningen. Claes Pile vid Svenska Naturskyddsföreningen säger att han skulle bli mycket positivt överraskad om regeringen skulle föreslå att ta med koldioxidutsläpp i miljöklassningen som Naturvårdsverket föreslår. Detta för att regeringen har att ta hänsyn till Sveriges biltillverkare Saab och Volvo, som båda skulle drabbas av en sådan klassning, genom att de producerar stora och därmed är bränsleslukande bilar.

Malin Nilsson vid Miljö- och samhällsfrågor, AB Volvo, menar att bransch- och intresseorganisationer som företaget deltar i kan agera mer konservativt i till exempel miljöfrågor än vad Volvo gör som enskilt företag. Enligt henne beror detta på att de måste söka en minsta gemensam nämnare och att andra företag kan ha ett mindre utvecklat miljöarbete. Det har dock aldrig hänt att Volvo valt att gå ur någon organisation, och hon tycker inte att vare sig Svenska Vägföreningen eller *European Automobile Manufacturers Association* (ACEA), den europeiska sammanslutningen av fordonstillverkare, hittills agerat så negativt i miljöfrågor att det skulle vara en anledning att lämna organisationerna. Vad det gäller koldioxidskatt menar Nilsson att AB Volvo, tvärtemot Svenska Vägföreningen, är positiva till "principen med koldioxidskatt"<sup>42</sup>. Men Volvo påpekar att det är viktigt att det sker på europeisk nivå samtidigt. (Denna åsikt finns emellertid inte nedtecknad skriftligt i något officiellt dokument från Volvo). I Svenska Vägföreningen och ACEA måste AB Volvo vika sig för alla andra starka intressen som är emot koldioxidbeskattning, menar Nilsson. Nilssons kommentar kan tolkas som om Volvo tvingas lobba mot det som de egentligen vill.

#### – Europeisk lobbying

I EU lobbar Volvo främst genom den europeiska sammanslutningen av fordonstillverkare, *European Automobile Manufacturers Association* (ACEA). Enligt *European Federation for Transport and Environment* (T&E), en organisation som länge följt Europas politik på trafik- och miljöområdet, har ACEA verkat negativt mot flera

<sup>41</sup> Svenska Naturskyddsföreningen. Pressmeddelande. 6/9 2000.

<sup>42</sup> Nilsson, M. E-postmeddelande. September 2001.

miljöförbättrande åtgärdsförslag som EU försökt genomdriva. Stephanos Anastasiadis vid T&E nämner två områden som extra viktiga<sup>43</sup>. Det första området är utsläppsstandarder för fordon där ACEA, enligt T&E, har försökt försvaga standarden så mycket som möjligt och in i det sista lobbade hårt på EU parlamentet för att tillse att standarden inte blev för sträng. Det andra exemplet är att ACEA har lobbade hårt mot europeisk lagstiftning om koldioxidutsläpp från fordon. Resultatet blev en frivillig överenskommelse 1996, istället för bindande lagar. Överenskommelsen har urvattnats ytterligare och sänkningen av koldioxidutsläpp från fordon har skjutits fram från 2005 till 2008.

Malin Nilsson, AB Volvo, påpekar att ACEA har att ta hänsyn till mer än miljöfrågor, och att miljöfrågorna väger mot till exempel handelspolitiska intressen, säkerhet, kvalitet, industri- och arbetsmarknadspolitik, forskning och teknisk utveckling. "Om man bara ser med miljöögon, kanske det ser väldigt dåligt ut, men här ser företagen på den samlade bilden över vilken slags politik deras industri gynnas av", säger hon.

#### – Internationell harmonisering

Inom EU, USA och Japan finns regleringar kring utsläpp av luftföroreningar från motorer och tunga fordon. Det saknas emellertid en internationell överenskommelse och i flera länder brister miljölagstiftningen<sup>44</sup>. Volvo och andra företag inom transportmedelsindustrin säger sig vilja ha en större internationell harmonisering av miljölagstiftningen. Detta skulle enligt Volvo underlätta miljöanpassade lösningar globalt.

Men Svenska Naturskyddsföreningen menar tvärtom att detta sätt att resonera är ett hot mot ett radikalt nationellt miljöarbete. Man behöver alltid kompromissa med det sämsta landet, och får på så vis en nedtvingande effekt på miljöarbetet, menar Claes Pile vid Svenska Naturskyddsföreningen. Ingen kan med denna sorts harmonisering tillåtas gå före och visa vägen mot starkare miljölagstiftning, eftersom det då anses bli handelshinder. De flesta industrilobbygrupper verkar för internationell harmonisering så att lika villkor ska gälla i alla länder. Men för miljöfrågorna till exempel, betyder det ofta att de som gått före straffas för detta. Istället för att introducera miljölösningar globalt, blir resultatet att alla håller tillbaka alla.

Det vore dock välkommet med globala *minimiregler* som skulle kunna förbättra situationen främst i utvecklingsländer, utan att för den skull hindra progressiva länder att gå före.

#### Miljöarbetet i utvecklingsländer

Det är efterfrågan som styr produktionen, speciellt när det saknas verkningfulla lagar (nationella eller regionala). Modeller med högre miljöprestanda är dyrare, och efterfrågan på dessa produkter blir därmed lägre. Enligt Ingemar Dryséus, miljöchef vid Volvo Lastvagnar, sker emellertid en ökning av efterfrågan på produkter med lägre miljöbelastning, men det skiljer sig mycket mellan länder och mellan kundkategorier<sup>45</sup>.

Så länge det saknas internationella överenskommelser som reglerar miljöpåverkan, och efterfrågan styr, menar han att det är svårt att ta ett fullgott ansvar för miljön

<sup>43</sup> Anastasiadis, S. E-postmeddelande. Augusti 2001.

<sup>44</sup> Westermarck, L. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>45</sup> Dryséus, I. Telefonsamtal. Oktober 2000.

i utvecklingsländer. Dryséus menar att det idag kan vara svårt att sälja produkter med bättre miljöprestanda än lagen kräver till utvecklingsländer, eftersom de miljömässigt sämre modellerna är billigare. "Kundefterfrågan är helt enkelt nästan obefintlig", säger han<sup>46</sup>.

En intern standard hos Volvo är dock att aldrig sälja modeller som är mer än en klass sämre än den bästa. Lastbilar som säljs i Europa måste uppnå miljöklassen Euro 2 som är den bästa ur miljösynpunkt. Det innebär att Volvo fortfarande kan sälja Euro 1-lastbilar utanför EU enligt sina egna regler, men inte Euro 0-lastbilar<sup>47</sup>. Hur strikt detta tillämpas är emellertid oklart. Enligt Peter Danielsson, miljöchef vid Volvo Bussar, tillverkades åtminstone under 1999 Euro 0-lastbilar i Brasilien för försäljning på den afrikanska marknaden. Malin Nilsson menar emellertid att handlar om att Volvos återförsäljare säljer begagnade fordon<sup>48</sup>.

Det som gör det svårt att sälja Euro 2-lastbilar i ett fattigt land är inte främst priset, menar Danielsson vidare. Motorerna bygger på en mer avancerad teknik (mer elektronik) som förutsätter ny utbildning av bilmekaniker och tillgång till reservdelar med mera. Det finns även en stor marknad för begagnade fordon i fattigare länder. Sammantaget gör detta att det fortfarande säljs bilar med lägre miljöstandard i utvecklingsländerna.

En invändning mot detta resonemang är att Volvo borde ha ett ännu större ansvar att verkligen sälja den senaste och miljövänligaste tekniken även i utvecklingsländer. Volvo har själva låtit dela ut sitt miljöpris år 2000 till fyra forskare som påpekat att om utvecklingsländerna ska gå igenom "samma misstag som industriländerna genom att exploatera energi kommer detta leda till enorma miljöproblem. De (forskarna) drog slutsatsen att det är bättre att sikta på tekniska framsteg genom att hoppa över ett mellanliggande led och istället fokusera direkt på ny teknologi"<sup>49</sup>.

Volvo verkar ursäktla lägre miljökrav i utvecklingsländerna med att "det är så det ser ut där". Risken med denna förklaring är att de istället för att bidra till förbättringar, utnyttjar en sämre miljöprestanda och förvärrar de lokala problemen. Det kan vara försvarbart att till en början ha lägre krav i ett utvecklingsland, men det måste i dessa fall vara av största vikt att fastställa tidsplaner för övergång till högre miljökrav.

## Etik

Volvo-koncernens affärsetiska riktlinjer, *code of conduct*, fastställdes 1982. Riktlinjerna, som bland annat tar avstånd från mutor och diskriminering och förespråkar partipolitisk neutralitet, gäller för hela koncernen, det vill säga anställda på samtliga enheter och dotterbolag. Planer för implementering och uppföljning av riktlinjerna saknas dock.

Varken i de affärsetiska riktlinjerna eller i något annat skriftligt material från AB Volvo framkommer hur företaget ställer sig till frågor som rör fackliga och mänskliga rättigheter i arbetslivet. AB Volvo har inte förbundit sig att följa vare sig OECDs riktlinjer för transnationella företag eller ILOs konventioner om grundläggande

<sup>46</sup> Dryséus, I. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>47</sup> Klassificeringen utgår ifrån lagkrav för utsläpp av kväveoxider från tunga dieseldrivna fordon. Euro 2 är den klass som gäller i Europa nu. År 2001 träder nya emissionskrav (Euro 3) i kraft inom EU.

<sup>48</sup> Nilsson, M. E-postmeddelande. September 2001.

<sup>49</sup> Volvos årsredovisning 2000. sid 45.

rättigheter i arbetslivet. Enligt AB Volvo pågår emellertid en diskussion om hur riktlinjerna ska utvecklas, även vad gäller implementering och uppföljning.

AB Volvo har inlett ett arbete där bolagen tillsammans utvecklar koncernövergripande personalpolicies, vilka bland annat ska innefatta jämställdhetsfrågor och etiska regler för IT-användning. Arbetet är ännu i ett inledande skede. Ulf Jeverstam som arbetar med detta säger att AB Volvo har som målsättning att personalpolicyn ska inbegripa ILOs konventioner. Särskilt viktigt är det, menar han, att se till att konventionerna följs då leverantörstjänster upphandlas, för "ingen chef inom själva Volvo skulle ju ändå göra någonting i strid med sådana regler"<sup>50</sup>.

Eftersom den svenska arbetsmiljölagstiftningen är hård, har Volvo relativt detaljerade policies för den svenska verksamheten. I utvecklingsländerna där lagstiftningen antingen kan vara bristande, eller ännu vanligare, att tillämpningen är mycket bristande, är dock företagets riktlinjer svagare och uppföljningen mycket bristfällig.

#### – Uppföljning

Volvo har idag ingen *social rapport*, det vill säga en redovisning av företagets arbete med sociala frågor, exempelvis arbetsförhållanden och arbetsmiljö. Det pågår, enligt Malin Nilsson, diskussioner om att göra en sådan redovisning<sup>51</sup>. Men de nya förvärven av Renault och Mack riskerar att försena arbetet. Med fler anläggningar och fler företagskulturer att ta hänsyn till, beräknas det inte bli aktuellt med en fullständig social rapport förrän tidigast år 2003.

Volvo Personvagnar, som nu tillhör Ford, gav i april 2001 ut sin första rapport om ansvarsfullt företagande<sup>52</sup>. Rapporten följer *Global Reporting Initiative* (GRI), ett globalt rapporteringssystem som binder samman ekonomiska data med miljö och sociala frågor. I rapporten slås fast att de ännu inte ställer några sociala krav gentemot leverantörerna, men att detta ska utvecklas till nästa års rapport.

Det bör påpekas att dessa sorters sociala rapporter inte innefattar någon oberoende insyn från organisationer eller fackföreningar, utan bygger på företagets egen internkontroll. En väl utbyggd internkontroll är i och för sig en förutsättning för att organisationer och fackföreningar senare ska kunna kontrollera verksamheten. Volvo Personvagnar uppger att de har planer på att låta en tredje part granska efterföljandet av framtida sociala krav på leverantörerna<sup>53</sup>.

#### – Utländska förhållanden

Enligt Malin Nilsson finns det ett stort behov av att göra inventeringar av arbetsförhållanden och arbetsmiljö i AB Volvos egna fabriker utanför Sverige, eftersom det saknas samlad dokumentation på området.

AB Volvo ska, enligt de affäretiska riktlinjerna, "i varje land där koncernen verkar, följa och tillämpa i landet gällande rätt. I situationer där gällande rätt inte ger vägledning gäller de värderingar, som ligger till grund för svensk rättstradition och affärssed"<sup>54</sup>. Volvo har med andra ord ingen målsättning om att svensk lagstiftning ska gälla även för anläggningar i andra länder. "Svenska lagar gäller inte bara för att det är svenska fabriker. Det är de lokala lagarna som gäller", säger Rolf Willkrans som arbetar med miljöfrågor på Volvo Lastvagnar.

<sup>50</sup> Jeverstam, U. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>51</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>52, 53</sup> *Volvo-for life – en redovisning av ansvarsfullt företagande år 2000*.

<sup>54</sup> *Affäretiska riktlinjer för Volvo-koncernen, s 1.*

Att i sina etiska riktlinjer hänvisa till lokal lag ger inte så stor vägledning. Det borde vara en självklarhet att lokal lag ska respekteras och idén med etiska riktlinjer är att företaget ska följa vissa etiska minimikrav oavsett lokal lag. Där lagen ställer högre krav, ska dessa förstås gälla. Där lokal lag fattas eller är mindre sträng än företagets etiska riktlinjer, ska däremot riktlinjerna användas för att ge vägledning. Svårast är det givetvis i länder som till exempel inskränker fackliga rättigheter, som i Kina. I dessa fall bör företaget ta sitt ansvar genom att trycka på för att fackliga rättigheter ska respekteras och erbjuda de anställda liknande möjligheter till påverkan.

Volvo menar att de får inblick i och kan påverka arbetsförhållandena, och arbetsmiljön hos leverantörerna genom de kvalitets- och miljökrav de ställer på produktionen. De gör även interna miljörevisioner i sina egna utländska fabriker. Malin Nilsson konstaterar emellertid att det inte är tillräckligt: "De miljökrav som finns gäller endast miljön i produktionsframställningen", säger hon. "Detta innebär att Volvo inte med säkerhet kan garantera att det inte förekommer barnarbete någonsans i produktionskedjan. Även om verkstadsindustrin inte är den industri som är mest trolig att dra till sig barnarbete, kan en del av materialet inkludera detaljer som inte är så avancerade i tillverkningen. Och som alltså hypotetiskt skulle kunna tillverkas av barn"<sup>55</sup>.

Andra branscher som har infört så kallade uppförandekoder, har utvecklat en särskild metodik för att genomföra kontroller av arbetsförhållanden hos leverantörerna<sup>56</sup>. Detta trots att de redan har återkommande besök av kvalitetskontrollanter eller inköpare. I en fabrik som vid besök kan förefalla välskött kan det visa sig att arbetsgivaren utsätter sin personal för exempelvis påtvingad övertid, begränsar antalet toalettbesök, behåller de anställdas identitetshandlingar eller ger en lön under lagstadgad minimilön.

#### – Sponsring

Sponsring med namnet AB Volvo uppgår årligen till över 100 miljoner kronor. Det mesta handlar om sport, såsom segling och golf. Av den totala sponsringen går 5-6 procent till samhällssponsring (kultur, utbildning och miljö)<sup>57</sup>. Volvos policy är att aktiviteterna ska vara samstämmiga med företagets kärnvärden, med "Volvo-andan".

<sup>55</sup> Nilsson, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>56</sup> Här åsyftas framförallt klädbranschen, som under några år arbetat fram sätt att arbeta med uppförandekoder och kontrollsystem i u-länder. Läs mer på exempelvis [www.fairtradecenter.a.se](http://www.fairtradecenter.a.se) eller [www.renaklader.org](http://www.renaklader.org)

<sup>57</sup> Sundh, W. 2000. s 67.

## VOLVO I KINA

Den kinesiska staten har under en lång period haft en stark vilja att stimulera lokalt ägd produktion. Därför kunde utländska företag tidigare endast etablera sig i Kina genom samarbeten, så kallade *joint ventures*, med kinesiska företag. Detta håller nu på att förändras, och fler och fler företag går in i landet med helägande.

I Kina finns endast en fackförening, *All China Federation Trade Union (ACFTU)*, som med sina 110 miljoner medlemmar är världens största fackförening. Fackföreningen är dock helt styrd av det regerande kommunistpartiet.

Enligt Amnesty International ökade kränkningarna av de mänskliga rättigheter i Kina under 2001. Under de första tre månaderna 2001 avrättades lika många människor som under hela 1999, det vill säga 1100 personer<sup>58</sup>. Oberoende fackföreningar är förbjudna, och de som försöker organisera oberoende aktioner gripas och fängslas eller sänds till tvångsarbete i fångläger. Liksom andra politiska fångar utsätts de ofta för misshandel och tortyr.

### Volvos anläggningar

Volvo-koncernen har totalt fyra anläggningar i Kina. Volvo Bussar har sedan 1995 ett samarbete med det kinesiska *Xian Aircraft Corporation* i Xian. Det gemensamma bolaget heter *Xian Silver Bus Corporation*. Fabriken har cirka 500 anställda som arbetar med att montera turistbussar. Sedan juni 2000 har Volvo Bussar även gått samman med en av Kinas största fordonstillverkare, *Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)* i Shanghai. Fabriken är 3-4 år gammal och har cirka 2000 anställda som arbetar med stadsbusstillverkning. Volvo Penta har en anläggning i Wuxi.

### Verksamheten

Enligt Volvos miljöpolicy ska samma miljökrav gälla samtliga bolag och leverantörer. Men kraven är svåra att implementera och i Kina uppnås inte målen. Höga kostnader och svårigheter att sätta sig över nationell lagstiftning nämns som anledningar. Trots att det finns en medvetenhet på Volvo om att det råder ekonomisk obalans mellan dem och företaget i det fattiga land etableringen sker, hänvisar de till affärspartnerns bristande ekonomiska förmåga när nödvändiga miljöförbättringar behöver genomföras. Inge Horkeby, miljörevisor vid AB Volvo, säger att "även om en joint venture ägs till hälften av Volvo och till hälften av ett kinesiskt företag, finns det oftast inga pengar hos den kinesiska parten. De värderar upp sina tillgångar vid köptillfället, men saknar cash flows. Detta gör det ännu svårare att dela kostnaderna för till exempel miljöförbättringar"<sup>59</sup>.

Peter Danielsson, miljöchef vid Volvo Bussar, betonar att "det är väldigt svårt att införa regler som ligger över det lagstadgade i landet, och i Kina ligger lagstiftningen efter". Han fortsätter: "Parten utifrån har svårt att köra över den lokala parten. I så fall måste Volvo ensam ta hela kostnaden av de miljöförbättrande åtgärderna, vilket ju är ett problem".

Vad gäller arbetsmiljön, som till exempel skydd mot buller i fabriken, har regler utöver de lokala emellertid införts. "Även om arbetskraften är billigare ska man ju inte överdriva, man kan inte slita på människor hur mycket som helst utan att de far illa", konstaterar Peter Danielsson. Däremot har Volvo mycket liten kontroll över hur leverantörer och underleverantörer i Kina agerar. Verksamheten i Kina är helt enkelt inte "volvofierad" som Danielsson uttrycker det.

### Fackligt arbete

"Layoutmässigt ser de svenska företagens anläggningar i Kina bra ut", säger Jan-Åke Olsson vid Svenska Metall, som besökt flera svenska företag i Kina. "Men det är svårt att få grepp om hur arbetarna har det. /.../ De chefer som åker till Kina är ofta unga och inte så fackligt intresserade. De bryr sig i första hand om den tekniska kvaliteten

<sup>58</sup> Eriksson, G. 3/7 2001.

<sup>59</sup> Horkeby, I. Telefonsamtal. Oktober 2000.

och resultatet. Arbetsförhållanden tycker de är lokala angelägenheter och de tar upp dessa frågor endast om problem uppstår"<sup>60</sup>.

De fackliga rättigheterna i Kina är, som tidigare nämnts, begränsade genom det politiska systemet. Enligt Volvo är det inget som de har för avsikt att lägga sig i. "Det finns bara ett fack i Kina, och det bara finns där. Volvo accepterar lagen när det gäller facket, det är ingenting de blandar sig i", säger Bo Lycén vid Volvo Bussar, som tidigare arbetade i Kina<sup>61</sup>.

Amnesty International uppmanar tvärtom företag med verksamhet i Kina att informera anställda om mänskliga rättigheter samt att i affärsrelationer och i myndighetskontakter vara tydliga i sitt ställningstagande för ökad respekt för de mänskliga rättigheterna<sup>62</sup>.

Utöver ökade kostnader och svårigheter att sätta sig över nationella lagar, nämner Volvo respekt för andra länders kultur som ytterligare en anledning till varför företaget inte alltid ingriper då miljö- eller arbetsförhållanden är sämre än vad som skulle godtas i Sverige. "Man kan inte gå in i dessa länder och tro att man kan ta med sig sin egen kultur. Man måste vara ödmjuk annars blir det främlingsfientligt. Det gäller att ta seden dit man kommer och sedan arbeta för de värden man står för", säger Inge Horkeby, miljörevisor vid AB Volvo<sup>63</sup>.

I revisionerna blandas inte arbetsmiljöfrågor in om de inte leder till problem för den yttre miljön. Om det till exempel, som Inge Horkeby uttrycker det: "bara är bullrigt i fabriken", noteras det, utan att ytterligare åtgärder vidtas. "Eftersom det ligger inom produktionen är det produktionschefens ansvar", säger Inge Horkeby. "Det går inte att uppnå samma nivå som i Sverige i alla länder". Han fortsätter: "Vi tillämpar substitutionsprincipen för att bedöma vår verksamhet i utvecklingsländer. Det vill säga, om Volvos verksamhet är bättre ur miljösynpunkt än om den drevs i lokal regi, innebär det ju ändå en förbättring. Då får vi driva den vidare med befintlig status och göra allt för att få till en förbättring".

Vid senare kontakt med Malin Nilsson vid AB Volvo, påpekar hon att Volvo visst noterar och åtgärdar när uppenbara brister i arbetsmiljö upptäcks, även om det ligger utanför revisionskriterierna<sup>64</sup>.

Enligt vår mening är det mycket problematiskt om företaget väljer att inte lägga sig i lokal politik och därmed undviker att påverka Kina till ökad respekt för fackliga och mänskliga rättigheter. Om Volvo väljer att investera i ett land som Kina, som bryter mot grundläggande mänskliga rättigheter, har de ett ännu större ansvar att verkligen försöka påverka till förbättringar för de anställda. Stora utländska företag påverkar givetvis den lokala och nationella politiken på ett avgörande sätt, vad Volvo än skulle önska. Tystnad i dessa frågor gör snarare att Volvo signalerar till Kinas politiska ledning att de stödjer Kinas politik i dessa frågor.

## VOLVO I MALAYSIA

Svenska företag, däribland Volvo, har varit verksamma i Malaysia sedan början av 1960-talet<sup>65</sup>. För att locka till sig utländska företag erbjuder *Malaysian Industrial Development Authority* (MIDA) ett spektrum av förmåner och överenskommelser. Sverige hör till exempel till det femtiotal länder som skrivit avtal med MIDA om att dubbelbeskattnings inte ska tillämpas på bolagets verksamhet i landet. Ett företag som ur ekonomisk och teknologisk synvinkel bedöms som viktigt för Malaysia, kan dessutom helt befrias från skatt i Malaysia under sina första fem år<sup>66</sup>.

Malaysia har också inrättat ett antal ekonomiska frizoner. De företag som etablerar sig i dessa zoner åtnjuter bland annat befrielse från tull på allt som importerats till produktionen (råvaror, komponenter, delar, maskiner utrustning med mera)<sup>67</sup>. Att importera färdiga bilar till Malaysia skulle innebära höga importtullar, därför är det mer

<sup>60</sup> Olsson J. Möte. September 2000.

<sup>61</sup> Lycén, B. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>62</sup> Amnesty International och The Prince of Wales Business Leaders Forum. 2000.

<sup>63</sup> Horkeby, I. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>64</sup> Nilsson, M. E-postmeddelande. September 2001.

<sup>65, 67, 68</sup> Svensson, Y. 1999.

lönsamt att tillverka bildelar på annat håll och därefter montera dem i Malaysia. I de ekonomiska frizonerna tillåts endast "inhouse-unions", det vill säga lokala fackföreningar som inte får gå samman i nationella förbund. Därmed har de sämre påtryckningsmöjligheter vid förhandlingar.

När det gäller grundläggande fackliga rättigheter, innehåller lagen i Malaysia fortfarande många begränsningar<sup>68</sup>. Regeringen hindrar dessutom aktivt de anställda från att välja facklig tillhörighet och att sluta kollektivavtal. I detta har regeringen omfattande stöd från företagsledningarna i utländska företag<sup>69</sup>.

#### **Volvo Swedish Motor Assemblies Sdn Bhd**

Monteringsfabriken *Swedish Motor Assemblies* (SMA) utanför huvudstaden Kuala Lumpur, etablerades 1967. SMA hade tidigare ett flertal delägare, men ägs nu helt av Volvo Personvagnar (det vill säga Ford). SMA monterar både Volvo personbilar, lastvagnar och bussar. Dessutom har fabriken kontrakt med japanska biltillverkare och monterar exempelvis till Suzuki och Daihatsu. Fabriken ligger i den ekonomiska frizonen *Shah Alam*, och har cirka 240 anställda, varav majoriteten är män.

#### **Action21**

1994 besökte ungdomsprojektet *Action21*, ett projekt som drevs av organisationen *PeaceQuest*, denna fabrik. Några av deras observationer, som redovisades i den efterföljande rapporten, var följande:<sup>70</sup>

- Det fanns ingen infrastruktur för att ta hand om farligt avfall. Därför stod det farliga avfallet i tunnor på bakgården.
- På grund av dålig ventilation kunde arbetarna endast vistas i måleriet två timmar åt gången, annars skulle de svimma.
- Lackeringen orsakade utsläpp i luften av 20-25 kilo lösningsmedel per bil, jämfört med 2 kilo i Sverige. Skillnaden berodde bland annat på Malaysias varma och fuktiga klimat.

#### **– Farligt avfall**

1994 iakttog Action21 en stor mängd farligt avfall på SMAs bakgård. Avfallet förvarades i mellan 1 800 och 2 500 stycken 200-liters fat (totalt cirka 360-500 ton). Innehållet i faten bestod av avfall från produktionen, dels färgslam från måleriet (cirka 30 procent), dels hydroxidslam från vattenreningsfilter med kemisk och biologisk rening (cirka 70 procent)<sup>71</sup>. På uppdrag av SMA gjorde laboratoriet Analabs i Kuala Lumpur en kemisk analys av avfallet i mars 1994. Enligt analysen innehöll slammet mangan, bly, koppar, nickel, zink, kadmium, järn, tenn och aluminium.

#### **– Import och export av avfallet**

Något sätt att hantera avfallet på ett miljösäkert sätt fanns inte vid denna tid i Malaysia, men regeringen planerade att bygga en anläggning för att ta hand om avfallet. Enligt Volvo drog bygget ut på tiden och till slut ansökte de hos Naturvårdsverket om tillstånd att importera avfallet till Sverige på grund av den allt mer ökande risken med lagring av avfallet<sup>72</sup>. Samtidigt lämnade Volvo i Malaysia in en ansökan till miljömyndigheterna i Malaysia om tillstånd för utförsel av avfallet från Malaysia.

Den 7 juli 1995 svarar Naturvårdsverket att : "Sedan 1 juli 1995 har den svenska förordningen ersatts av en ny Förordning 1995:701 om gränsöverskridande transporter av avfall. /.../ Som en följd av denna anpassning till EUs regler har den svenska regeln om tillstånd till export eller import tagits bort och ersatts med ett anmälningsförfarande som beskrivs i EU-förordningen liksom även i Baselkonventionen".

<sup>68</sup> LO-TCO Biståndsnämnd. 1999.

<sup>69</sup> LO-TCO Biståndsnämnd. 2000.

<sup>70</sup> Action21. 1994.

<sup>71, 72</sup> Volvo Personvagnar. Skrivelse till Statens Naturvårdsverk. 26/4 1995.

Den 28 augusti 1995 översänder Naturvårdsverket nödvändiga blanketter "för gräns-överskridande transporter av farligt avfall mellan länder inom Baselkonventionen".

En stämpel på brevet daterad samma dag anger att "Ärendet avslutas ej". Längre ner på brevet finns en handskriven anteckning, skriven ett och ett halvt år senare, den 28 januari 1997: "Ärendet avslutas. Ansökan inte längre aktuell."

Detta är det sista som sägs i korrespondensen mellan Volvo i Malaysia och Naturvårdsverket. Avfallet kom aldrig till Sverige.

### Vad hände sedan?

Inom ramen för sin C-uppsats i Kulturgeografi vid Stockholms Universitet, besökte Yvonne Svensson SMA 1999. Hon skriver att utsläppet av tungmetaller idag kan begränsas lika mycket som i Sverige. Men hanteringen av miljöproblemen i måleriet kan fortfarande behöva förbättras. Hon skriver också att Volvo, enligt SMAs Managing Director Patrick Van Neck, försökt övertyga Malaysias regering om att minska tullavgifterna. Därmed skulle Volvo lättare kunna skeppa avfallet till Sverige. Men den malaysiska regeringen sade nej<sup>73</sup>.

Under tiden 1995-99 försökte alltså Volvo importera avfallet till Sverige utan framgång. Blev avfallet kvar i Malaysia av ekonomiska skäl, det vill säga på grund av Malaysias ovilja att minska Volvos tullavgifter? Eller var det, vilket Volvo hävdar, regeringen i Malaysia som – för att det vore pinsamt att visa inför omvärlden att avfallet inte kunde hanteras i det egna landet – vägrade tillåta export av avfallet?

När Yvonne Svensson besökte SMA i juli 1999, fanns en stor mängd avfallstunnor kvar på bakgården. Det enda arbetarna visste om tunnorna var att de innehöll någon form av fast avfall<sup>74</sup>. I september 2000 säger Inge Horkeby, miljörevisor vid AB Volvo, att en del av avfallet fortfarande står kvar. Han vill inte uppge hur mycket eller gå in på några andra detaljer<sup>75</sup>. I oktober meddelar Lennart Falck, ansvarig för miljöskydd på Volvo Personvagnar, att problemet löstes under 1999 och att inget avfall längre finns kvar på gården<sup>76</sup>.

Patrick Van Neck, Managing Director vid SMA, skriver i november 2000 att en lokal avfallsstation tagit hand om allt avfall från SMA: "I can inform you that at the end of 1999 the local waste processing factory 'Kualiti Alam' has started its operations and that SMA (as well as all other local car manufacturers) has disposed all the accumulated sludge in their processing plant"<sup>77</sup>.

Lennart Falck hör av sig på nytt i november 2000, nu märkbart irriterad över Horkebys uttalande och över uppmärksamheten kring avfallshanteringen. Han upprepar vad Van Neck informerat om och påpekar att allt avfall skickades till ett godkänt företag i Malaysia i december 1999. Hydroxidslammet deponerades och färgslammet gick till förbränning. Han poängterar att anledningen till att avfallet inte tagits om hand tidigare beror på att Malaysias utlovade behandlingsanläggning dröjde så länge.

Företag som etablerar sig i ett utvecklingsland – med hjälp av allehanda skattelättnader, låga löner med mera – verkar ofta förlita sig på att värdlandet så småningom ska ta miljöansvaret och till exempel bygga anläggningar för att ta hand om företagets avfall.

När så inte sker inom rimlig tid, som till exempel i Malaysia, ville Volvo till slut transportera avfallet sjövägen till Sverige. Vi anser att planeringen av hur avfallet ska hanteras borde finnas med redan vid etableringen, genom en tydlig dialog mellan företaget och landets regering, där företaget tar sitt ekonomiska ansvar.

<sup>73, 74</sup> Svensson, Y. 1999.

<sup>75</sup> Horkeby, I. Telefonsamtal. Oktober 2000. När Volvo i september 2001 får möjlighet att kommentera rapporten, uppger Malin Nilsson, AB Volvo, att Inge Horkeby aldrig har sagt detta.

<sup>76</sup> Falck, L. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>77</sup> Van Neck, P. E-postmeddelande. Oktober 2000.

#### – Övriga problem

Vad har hänt med de andra problemen som Action21 identifierade 1994? Ventilationen i måleriet var så dålig att arbetarna svimmade om de vistades mer än två timmar i hallen. Yvonne Svensson rapporterar från sitt besök 1999 att det fortfarande fanns en besvärande lukt i måleriet, men att det nu fanns luftkonditionering på vissa ställen.

Vid lackeringen i Malaysia släpps fortfarande 20-25 kilo lösningsmedel ut i luften per bil, jämfört med cirka 2 kilo i Sverige. Eftersom det inte finns renings- och uppsamlingsteknik släpps allt lösningsmedel ut i luften, till skillnad från i Sverige där det samlas upp i en tank och sedan, efter destillering, till viss del kan återanvändas. Mihkel Laks vid Volvo Personvagnar säger att det är otänkbart att vid en så liten produktion som på SMA (800 bilar 1999), ha samma teknik som på Torslandaverken i Sverige (105 000 bilar 1999)<sup>78</sup>. Enligt Mihkel Laks släpper SMA ut 20 ton lösningsmedel och Torslandaverken 176 ton varje år. Utöver detta används en viss mängd lösningsmedel vid rengöringen, nästan oberoende av produktionens storlek. Är produktionen liten, blir det alltså en större mängd lösningsmedel per bil.

Detta är dock inte hela förklaringen till de höga utsläppen av lösningsmedel i Malaysia. Ny teknik, som vattenburna färger, minskar behovet av lösningsmedel. Men enligt Volvo är användningen av vattenburna färger alltför tekniskt komplicerad och energikrävande i ett varmt och fuktigt klimat som Malaysias. Mihkel Laks påpekar att eftersom den är mycket energikrävande skulle införandet av en sådan teknik vara sämre för miljön än utsläppen av lösningsmedel. Kostnaden att införa den nya tekniken i Malaysia skulle, i förhållande till miljövinsten, vara så stor att Volvo Personvagnar bedömer att det inte är lönsamt att lägga ner några resurser på att minska utsläppen, säger Mihkel Laks.

Enligt Mohd Yusri B. Mohd. Yusop vid Hälsoministeriet i Malaysia har situationen på SMA förbättrats väsentligt. Ytterligare åtgärder behövs emellertid. Han menar att Volvo numera följer gällande lagar, vilket inte var fallet för några år sedan. De problem Hälsoministeriet observerat handlade om buller, lösningsmedel och hetta<sup>79</sup>.

Yvonne Svensson skriver i sin rapport att arbetarna anser att deras situation förbättrats, bland annat genom att en säkerhetskommitté bildats på företaget. Men för att arbetarna ska förstå<sup>80</sup> hur och varför föreskrifterna måste följas krävs också utbildning, vilket saknas idag.

<sup>78</sup> Laks, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>79, 80</sup> Svensson, Y. 1999.

## Slutkommentar Volvo

Hur tar Volvo miljömässigt och socialt ansvar för sin verksamhet i utvecklingsländer?

Utifrån de iakttagelser som vi kunnat göra kan vi dra några slutsatser:

1. Det är tydligt att AB Volvo går längre i sitt miljöarbete i i-länder, där opinionen är starkare och lagstiftningen är strängare. Om företaget ska införa miljövänlig teknik, sälja miljövänligare fordon och införa förbättringar i arbetsmiljön är slutligen en ekonomisk fråga, och om Volvo inte tjänar på det, så väljer de den mer miljöbelastande tekniken eller säljer det miljöfarligare fordonet.
2. I sitt eget miljöarbete framstår AB Volvo trots allt som om de vill agera ambitiöst och seriöst för att långsiktigt minska sin miljöpåverkan. Men det är anmärkningsvärt att de genom lobbygrupper som Svenska Vägföreningen, BIL Sweden eller på europeisk nivå i ACEA, agerar i motsatt riktning.
3. AB Volvo har ännu inte någon genomarbetad strategi för sin roll som företag i Kina eller andra länder med odemokratiska regimer. Att, som flera personer inom AB Volvo gör, hävda att de inte kan gå in och påverka politik, är naivt och ogenomtänkt. De riskerar då att istället bidra till förtrycket mot arbetare, både i sina fabriker och i underleverantörsleden.
4. AB Volvos arbete för att införa mer detaljerade krav gentemot leverantörerna har dragit ut på tiden på grund av sammanslagningen med Renaults lastvagnsdel. Om de lyckas få med sig de nya bolagen för ökat socialt ansvar i leverantörsleden återstår därför att se.

AB Volvo har varit förhållandevis öppna i att kommunicera dessa frågor när vi genomfört studien. Alla tillfrågade har på ett trovärdigt sätt besvarat våra frågor och visat ett starkt intresse för frågorna. Detta är en god förutsättning för att utveckla arbetet kring socialt och miljömässigt ansvar i AB Volvo.

# Ericsson

Ericsson startades av Lars Magnus Ericsson år 1876. Så tidigt som i början av seklet började Ericsson sin expansion utomlands till Ryssland, Kina, Polen och Mexiko<sup>81</sup>. Sedan dess har merparten av företagets affärer skett utomlands.

Idag är Ericsson inte bara Sveriges största företag<sup>82</sup>, utan även det företag som är mest internationellt. Till exempel skedde endast tre procent av försäljningen i Sverige år 2000<sup>83</sup>. Affärsidén är att tillverka och sälja kommunikationsutrustning, och Ericssons sortimentet inom kommunikationsområdet är heltäckande. Växlar, basstationer till mobil kommunikation samt mobiltelefoner är exempel på produkter som tillverkas och säljs.

## FAKTA ERICSSON

### Aktieägare

Största:	Röster
AB Industrivärden	28,0%
Investor AB	22,2%
Wallenberg-stiftelser	16,5%

Dessa ägare har stora andelar A-aktier vilka ger en röst per aktie, medan varje B-aktie är värd 0,001 röst. 90% av Ericssons aktier ägs av svenska eller internationella institutioner. 55% av aktierna är utlandsägda.

### Omsättning

År 2000 var Ericssons nettoomsättning 273 miljarder kronor. Nettoresultatet (vinsten) var 21 miljarder kronor. Under 2000 sjönk Ericssons marknadsvärde med 21% till 852 miljarder SEK. Ericsson gick ner från 22:a till 87:e plats i listan över världens största företag, enligt Global 1000\*.

### Anställda

Hela koncernen har cirka 101 500 anställda, varav cirka 63 000 i Västeuropa, cirka 13 000 i USA, cirka 13 000 i Asien, cirka 8 000 i Latinamerika och cirka 5 000 i Afrika och Mellanöstern. I Sverige är cirka 37 000 personer anställda av Ericsson, och med underleverantörsleden är cirka 120 000 människor beroende av Ericssons verksamhet för sina anställningar, bara i Sverige. Lars Ramqvist, styrelseordförande och koncernchef fick år 2000 ett arvode på 2,6 miljoner kronor samt förmåner motsvarande 12 miljoner kronor. VD Kurt Hellström, fick 9 miljoner kronor i lön.

Källa: Ericssons årsredovisning 2000

\* *BusinessWeek*, 9/7 2001, beräkning av företagen i 21 länder rankade efter börsvärdet 31/5 2001.

Ericssons omsättning ökade med 220 miljarder kronor mellan år 1990 och år 2000, då den uppgick till 273 miljarder kronor. Det motsvarar en årstillväxt med i snitt 18 procent<sup>84</sup>. Ericssons verkställande direktör Kurt Hellström uttalade i september 2000 att målet är att år 2010 ha en omsättning på över 1 300 miljarder kronor<sup>85</sup>. Det motsvarar cirka två tredjedelar av Sveriges samlade BNP. Men i januari 2001 bröts Ericssons långvariga framgång. Bokslutet för år 2000 visade enorma förluster på telefonisidan (totalt 16 miljarder kronor)<sup>86</sup>. Ericsson är dock fortfarande Sveriges största företag<sup>87</sup>. Ericsson står numera för omkring 15

<sup>81</sup> Svensson, Y. 1999.

<sup>82</sup> Enligt *Fortunes Global 500*. [www.fortune.com](http://www.fortune.com). Utskrift 24/7 2001.

<sup>83</sup> Koblanck, A. 3/7 2001.

<sup>84, 85</sup> Bekele, S. 18/9 2000.

<sup>86</sup> Sjögren, S. 27/1 2001.

<sup>87</sup> *BusinessWeek*. 9 juli 2001. Utskrift från [www.businessweek.com](http://www.businessweek.com) 10/8 2001. Beräkning av 21 länder rankade efter börsvärde 31/5 2001, banker har uteslutits av författaren.

procent<sup>88</sup> av Stockholmsbörsens värde, vilket kan jämföras med för ett år sedan, då Ericsson stod för hela 28 procent<sup>89</sup>.

Bolaget har sedan krisen offentliggjordes tagit ett antal dramatiska beslut för att återupprätta förtroendet. Ett sparpaket på 20 miljarder kronor har presenterats<sup>90</sup>. Bland annat har all tillverkning av mobiltelefoner lagts ut på leverantörer, främst nordamerikanska Flextronics som huvudsakligen har produktion i låglöneländer<sup>91</sup>.

Som ännu ett led i Ericssons försök att komma till rätta med förlusterna inom mobiltelefonområdet offentliggjordes ett samgående mellan Ericsson och *Sony Corporation* den 24 april 2001<sup>92</sup>. Samgåendet gäller mobiltelefonverksamheten och beräknas starta den 1 oktober 2001. Förhoppningen är att det nya bolaget *Sony Ericsson Mobile Communications* ska vinna tillbaka förlorade marknadsandelar på mobiltelefonmarknaden och att deras första gemensamma mobiltelefon ska lanseras under 2002<sup>93</sup>.

Andra besparingsåtgärder är en minskning av antalet konsulter, forsknings- och utvecklingsanläggningar samt ett minskat antal kontor. Andra som drabbas är alla leverantörer som är beroende av Ericsson. Nolato som tillverkar plastkåpor till mobiltelefoner drabbas hårt<sup>94</sup>.

Ericsson beräknar att antalet anställda i koncernen måste ner till cirka 90 000 före årsskiftet 2001/2002<sup>95</sup>. Uppsägningarna av personal är en del i det sparpaket som bolaget har aviserat.

## Verksamheten

Ericssons verksamhet är indelad i olika affärsområden, däribland system för mobil telefoni, system för fasta nät och mobila internetlösningar. Det är på mobila system som Ericsson är ledande. Affärsområdet Nätoperatörer stod för cirka 70 procent av Ericssons totala försäljning 2000. Ericsson är en av världens främsta leverantörer av nätlösningar och de har 60 procent av marknaden bland de 10 största mobiloperatörerna i världen<sup>96</sup>. 40 procent av mobiltrafiken passerar genom Ericsson-system.

Mobiltelefonerna är Ericssons mest betydande konsumentprodukt, och därmed också den produkt som uppmärksammas mest i media. Ericsson var fortfarande en av världens tre största tillverkare tillsammans med finska Nokia och nordamerikanska Motorola år 2000. Ericsson stod då för omkring 10 procent av världsmarknaden. Men under de första tre månaderna 2001 gick tyska konkurrenten Siemens om Ericsson i antalet sålda mobiltelefoner. Ericssons marknadsandelar för mobiltelefoner var i april 2001 nere på 7-8 procent<sup>97</sup>. År 2000 sålde Ericsson 43.3 miljoner mobiltelefoner, varav huvuddelen var lågprismodeller<sup>98</sup>.

<sup>88</sup> Ericssons uppgift per 13 juli 2001.

<sup>89</sup> Svenska Dagbladet. 4/10 2000.

<sup>90</sup> Dagens Industri. 20/4 2000.

<sup>91</sup> Sjögren, S. 27/1 2001.

<sup>92</sup> www.ericsson.com. contact on-line. Publicerat 2/5 2001.

<sup>93</sup> Dagens Nyheter. 27/8 2001.

<sup>94</sup> Hammarström, M. 2/5 2001

<sup>95</sup> Waikla, R. 21/4 2001.

<sup>96</sup> Ericssons Årsredovisning 2000.

<sup>97</sup> Waikla, R. 21/4 2001.

<sup>98</sup> Ericssons Årsredovisning 2000.

Under år 2000 var Västeuropa Ericssons viktigaste säljmarknad, följt av Asien, Latinamerika och Nordamerika. Västeuropa stod för 37 procent av försäljningen och Asien och Oceanien för 20 procent<sup>99</sup>. Ericsson satsar nu på att öka sin försäljning framför allt i Kina, Latinamerika och Indien.

### Var producerar Ericsson / Flextronics?

Ericsson har marknadskontor och försäljning i närmare omkring 140 länder. Ericssons egen tillverkning ligger numera i Sverige, Kina och Brasilien<sup>100</sup>. Denna tillverkning är främst för mobil infrastruktur (bland annat kretskort) men i Kina tillverkas även vissa delar av mobiltelefoner. Flextronics tillverkar för Ericsson i Sverige och övriga EU-länder, Polen, Ungern, Nordamerika, Brasilien, Mexiko, Malaysia och Kina<sup>101</sup>. De tillverkar Ericssons mobiltelefoner, och även andra delar till Ericssons produktion.

### Produktion och leverantörsled

En stark trend inom alla transnationella företag, som vi har sett även för elektronikföretag som Ericsson, är att stora delar av produktionen flyttas ut till andra företag (så kallad *outsourcing*, eller utkontraktering). Bakgrunden till detta är att företag som vill bibehålla flexibilitet och konkurrenskraft på en global marknad med högt tempo i utvecklingen av nya produkter, inte anses kunna behålla produktionen av standardkomponenter. De bör istället behålla de strategiska delarna i företaget och utkontraktera resten<sup>102</sup>. Standardproduktionen läggs ut på ett färre antal leverantörer (*primärleverantörer*) som dessutom får ansvara för utveckling av komponenterna. Ericsson har valt att behålla till exempel design och utveckling, men lägger ut en allt större del av produktionen på leverantörer. Oftast får de nya leverantörerna köpa hela fabriker där Ericsson har haft tillverkning. Produktionen tas över av leverantören, som sedan säljer produkterna till Ericsson. Leverantörerna förlägger i allt större utsträckning produktionen i låglöneländer. Närmare 75 procent av tillverkningen förväntas inom några år hamna i låglöneländer som Kina, Brasilien, Mexiko, Malaysia, Estland, Rumänien och Ungern, enligt en analys av Morgan Stanley<sup>103</sup>.

När det gäller nya, komplicerade modeller där närhet till kompetens och utvecklad infrastruktur är viktig, är däremot produktion i Sverige, England eller USA att föredra. Annars är det främst forskning och utveckling som är koncentrerat till dessa tre länder.

#### – Flextronics

I januari 2001 gjorde Ericsson en överenskommelse med det nordamerikanska företaget Flextronics. Avsikten är att Flextronics ska ta över hela Ericssons mobiltelefonstillverkning. 70 procent av Flextronics omsättning i Sverige kommer från Ericsson. Moderbolaget ska hädanefter ägna sig helt åt forskning, design och marknadsföring av telefonerna<sup>104</sup>.

<sup>99</sup> Ericssons Årsredovisning 2000.

<sup>100</sup> Westerberg, B. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>101</sup> Stefan Lager. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>102</sup> Metalls utredningsavdelning. 1997.

<sup>103</sup> Svenska Dagbladet. 4/10 2000.

<sup>104</sup> Nilsson, M. 26/1 2001.

I Veckans Affärer beskrivs Flextronics på följande sätt: "En anonym global jätte som fixar det som ingen annan vill syssla med längre – tillverka prylar på löpande band"<sup>105</sup>. Under 1999 var tillväxten för Flextronics närmare 70 procent. Under 2001 har dock tillväxten avstannat och även Flextronics har nåtts av en sviktande marknad för telekomindustrin. Flextronics meddelade i augusti 2001 att de säger upp en fjärdedel av de 5 600 anställda i Sverige<sup>106</sup>. Anledningen är färre order, men även utflyttning av produktionen till låglöneländer.

Flextronics har tillverkning i omkring 100 länder runt om i världen och en stor del av sammansättningen av konsumentprodukter ligger i utvecklingsländer med relativt sett låga lönekostnader, enligt Lotta Lindgren, kommunikationschef vid Flextronics<sup>107</sup>. En del av tillverkningen ligger i så kallade Industriparker, med extra förmånliga villkor för tillverkning, i bland annat Mexiko, Brasilien, Ungern, Polen, Tjeckien och Kina. Industriparker har ofta liknande förmåner som Ekonomiska frizoner och facklig verksamhet förekommer sällan i dessa områden<sup>108</sup>.

Trots att Flextronics nu tar över större delen av Ericssons produktion är det fortfarande Ericsson som står för varumärket. Enligt Ericsson är de därmed fortfarande ytterst ansvariga för tillverkningens sociala och miljömässiga konsekvenser. Ericsson och Flextronics har båda som uttalat mål att flytta produktionen från Sverige och USA till länder med lägre kostnader<sup>109</sup>. Denna utveckling förstärker Ericssons behov av att ha kontroll över arbetsvillkoren i leverantörs- och underleverantörsleden.

#### – Andra leverantörer

*SCI* och *Solectron* är två andra primärleverantörer till Ericsson. År 1997 slöts ett avtal med dem om tillverkning av komponenter till Ericsson. Båda dessa företag är stora globala tillverkare av kretskort till elektronikindustrin. Sommaren 2000 tecknades ett avtal med taiwanesiska *Arima Computer* om tillverkning av lågpristelefoner. I januari 2001 gjordes ännu en överenskommelse med ett taiwanesiskt företag, *GVC*. Ett annat exempel är *Merab*, som tidigare fanns i Laxå. De sätter samman plastdelar till *Nolato*, som i sin tur är en stor underleverantör av plastkomponenter till Ericsson. Merab ansåg att samma arbete kunde göras i Estland till mycket lägre lönekostnader. De avskedade då personalen i Laxå och förlade sin produktion till Estland<sup>110</sup>.

## Miljö

Ericsson vill framstå som en god samhällsmedborgare och hävdar att de sedan starten för 120 år sedan alltid har försökt uppträda etiskt korrekt. Det uttryck som de använder för detta arbete är *Corporate citizenship*, som kan översättas med "företaget som samhällsmedborgare". Ericsson har gjort en hel del inom miljöområdet för att anpassa produktionen, men när det gäller att ställa krav och följa upp verksamhetens sociala påverkan, har företaget precis börjat.

<sup>105</sup> Bekele, S. 18/9 2000.

<sup>106</sup> Fjellman, E. 8/8 2001.

<sup>107</sup> Lindgren, L. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>108</sup> Bjurling, K. 2001.

<sup>109</sup> Ericssons Årsredovisning 2000.

<sup>110</sup> Ohman, D. 22/7 2000.

Pia Gideon, informationschef vid Ericsson, menar att det ligger i Ericssons företagskultur att bry sig om etiska frågor<sup>111</sup>. Varför de etiska frågorna inte tidigare har konkretiserats, förklarar hon med att arbetet varit som en naturlig del för alla anställda och att det endast saknats samordning av frågorna. Enligt henne prioriterar numera Ericsson frågan om socialt ansvar i hela sin verksamhet.

### Miljöeffekter generellt i elektronikproduktion

Ofta anses IT-produktion vara miljövänlig, eftersom det handlar om kommunikation och inte om någon tung industri. Elektroniska produkter innehåller dock tungmetaller som kadmium, arsenik, kvicksilver och bly, samt flamskyddsmedel. Ericsson hävdar att mängderna av dessa ämnen är små när det gäller IT-produkter och att det största problemet utgörs av strömförbrukningen vid själva användningen<sup>112</sup>.

Vid tillverkningen av kretskort integreras flera olika ämnen i form av komponenter samt olika plaster, skyddsfilmerna och flamskyddsmedel, vilket gör återvinning relativt svårt. För att få fram de speciella egenskaperna hos mycket av elektroniken används många mycket sällsynta metaller och ämnen som normalt inte förekommer annat än i mycket små koncentrationer i den naturliga miljön.

Att tillverkningen av elektroniska komponenter och kretskort innebär risker för miljön har miljöföreningarna i Silicon Valley, USA, visat. *Silicon Valley Toxics Coalition* är en miljöorganisation som sedan flera år tillbaka uppmärksammar miljöproblemen från elektronikindustrin i USA. På 80-talet började problemen uppträda på denna högteknologins födelseplats. Tjugofyra av USAs tjugonio mest prioriterade platser för att rena jord och vatten ligger i Silicon Valley<sup>113</sup>. På 150 platser i Silicon Valley är grundvattnet kraftigt förorenat, och i ett område har förekomsten av missbildade barn rapporterats vara tre gånger högre än normalt. Under 80- och 90-talet har dock reningen av avfallet blivit bättre, och den mest miljöförstörande produktionen har flyttat till utvecklingsländer. Enligt Silicon Valley Toxics Coalition ligger idag mer än 50 procent av den miljöfarliga tillverkningen i utvecklingsländer. Då tillgången på vatten och bra teknik ofta är bristvaror i utvecklingsländer är detta oroväckande<sup>114</sup>.

I Penang, ett område i Malaysia som kallas "*Silicon Valley of the East*", finns det 152 elektronikfabriker med en arbetsstyrka på över 170 000 personer, vilket representerar cirka 47 procent av Penangs totala arbetskraft<sup>115</sup>. 1992 stod Penangs avfall för 33 procent av hela landets avfall. 72 procent av avfallet består av slam, som främst kommer från elektronik- och metallindustrierna. Hela 99 procent av landets mineral slam kommer från Penangs industrier. Eftersom det länge saknats anläggningar för att ta hand om avfallet från industrin, har många fabriker antingen lagrat avfallet eller dumpat det. Även om inte Ericsson har någon tillverkning i Penang, visar fallet att elektronikindustrin knappast är en "ren" industri ur miljösynpunkt. Speciellt inte i utvecklingsländer, där reningsanläggningar, avfallshandling och arbetsmiljöarbete ofta är eftersatt.

<sup>111</sup> Gideon, P. Intervju. 29/8 2001.

<sup>112</sup> Ericsson Environmental report 1999.

<sup>113, 114</sup> Silicon Valley Toxics Coalition, [www.svtc.org](http://www.svtc.org). Utskrift juli 2001.

<sup>115</sup> Balakrishnan, N. 2000.

#### – Studier i Malaysia och Kina

Fair Trade Center och Svenska Naturskyddsföreningen har låtit genomföra två studier i Malaysia respektive Kina<sup>116</sup>. Studierna har utförts av en miljö- och konsumentorganisation i Malaysia respektive av två akademiker i Kina och behandlar miljömässiga och sociala effekter av produktion av halvledare, integrerade kretsar, kretskort och andra elektroniska komponenter. Dyliga standardkomponenter är sådana som även Ericsson använder i sina produkter. I Kina har dessutom rapportförfattarna intervjuat arbetare från Ericsson anläggningar. I studien om Malaysia är det inte Ericssons produktion som granskas, men det är liknande produktion, varför miljöeffekterna kan jämföras. Studiernas uppgifter kring arbetsvillkor redovisas nedan under rubriken *Etik*.

- **Miljöfarliga ämnen i produktion av bland annat kretskort i Malaysia**

I produktionen av bland annat integrerade kretsar, kretskort och diskettstationer i Penang, Malaysia, förekommer miljöfarliga ämnen som thinner, bly, radioaktivt material, Cyanid, Epoxy, Kadmium, Arsenik, Kvicksilver, Freon och Klorgas<sup>117</sup>. Ulf Rick, kemist vid Kemikalieinspektionen berättar att bland annat Epoxy är en mycket arbetsmiljöfarlig lack. Den klassificeras som allt ifrån allergitill cancerframkallande. Epoxy och flera av de andra ämnena måste hanteras ytterst försiktigt för att inte vara direkt farliga för de som hanterar dem<sup>118</sup>.

- **Miljöpåverkan från produktionen av kiselplattor i Kina**

Några av de värsta miljökonsekvenserna från elektronikindustrin, uppstår i tillverkningen av kiselplattor, grunden för kretskort<sup>119</sup>. Utsläppen i luften från produktionsprocessen innehåller bland annat fluorvätesyra, kväveoxider, klor och silikon. Fluorvätesyra används som etsningsyra på kiselplattorna. Det är frätande och giftigt att arbeta med. Utsläppen till vattnet är mycket svåra att rena, enligt Ulf Rick vid Kemikalieinspektionen.

Kväveoxider är giftiga men kan renas med rätt reningsanläggningar. Klor är reaktivt i kroppen, det vill säga det är starkt frätande och kan förstöra andningsvägarna. En långsiktig effekt av klor är att ämnet kan förändra arvsmassan och att det är mycket skadligt för ekosystemet.

- **Miljöpåverkan från produktionen av kretskort i Kina**

I kretskortstillverkning används tungmetaller som guld, silver, zink, nickel, krom, bly och koppar. Det fasta avfallet innehåller rester från dessa tungmetaller, och det är mycket svårt att ta hand om dessa på ett tillfredsställande sätt ur miljösynpunkt. Silver och guld återanvänds i något högre grad, på grund av sitt höga andrahandsvärde. Resten av tungmetallresterna gäller det att förvara på ett säkert sätt, så att de inte kommer ut i ekosystemet. I värsta fall dumpas avfallet med tungmetallrester på åkrarna. Utsläppen till luften innehåller bland annat sylen, som enligt Rick är mycket hälsofarligt vid inandning och kan bland annat påverka nervbanorna.

Fortfarande används blylödning vid bland annat kretskortstillverkning. Blyånga som lätt sprider sig i luften kan orsaka lungsjukdomar, vilket också är en relativt vanlig sjukdom i elektronikfabrikerna, enligt studien.

<sup>116</sup> Lujun, C och Boyang, C.

<sup>117</sup> Hur pass farliga dessa ämnen blir, avgörs av hur de används och i vilka mängder. Men utan att veta det, kan man förstå att hanteringen i produktionen och avfallshanteringen från elektronikindustrin är av yttersta vikt.

<sup>118</sup> Rick, U. Telefönsamtal. Augusti 2001.

<sup>119</sup> Lujun, C. och Boyang, C. 2001.

- **Miljöpåverkan på vattentillgången i Kina**

Utsläppet till vattnet innehåller, enligt studien, rester av tungmetaller och kemikalier. Bland annat rester av krom, som är cancerogent. Författarna pekar även på industrins stora behov av rent vatten. Det behövs cirka 1 till 1.5 ton av vatten av hög kvalitet för tillverkning av en kiselplatta som är drygt 15 cm lång. Enligt Ulf Rick går det knappast att återanvända avfallsvattnet ens för industriellt behov, då elektronikindustrin kräver största möjliga renhet i produktionen för att fungera.

- **Arbetsmiljöpåverkan i elektronikindustrin**

Ulf Rick poängterar att flera av ämnena som används i elektronikproduktionen är mycket farliga ur arbetsmiljösynpunkt och att utan mycket bra ventilation med effektivt utsug så ger arbete med dessa kemikalier både kortsiktiga och långsiktiga skador. Flera av kemikalierna är starkt frätande och kan ge hudskador och allergier.

Av alla, totalt ett hundratal, tungmetaller och kemikalier som används i de olika processerna för kiselplattor, integrerade kretsar och kretskort, menar Ulf Rick att de farligaste ämnena nog är fluorvätesyran och klogasen. Båda dessa borde åtgärdas så snabbt som möjligt, och helst försvinna ur produktionen. Fluorvätesyran är dock svår att ersätta, tror Rick, medan det borde gå att hitta ersättning för klogasen. Klogas användes som stridsgas i första världskriget, och Rick påpekar att det inte är lämpligt att använda i länder där arbetsskyddslagar och arbetsmiljöarbete inte är utvecklat.

Ericssons miljöchef har tillfrågats specifikt om ovan nämnda miljökonsekvenser av elektronikproduktion. Ingen på Ericsson vill dock kommentera detta med anledning av att det "handlar om andras produktion".

– **Miljögifter i mobiltelefoner**

Våren 2000 skrev Ny Teknik om att ett svenskt forskarlag av kemister funnit att Ericssons mobiltelefoner "svettas ut" ämnen som fenol, kresol, bifenyln och dibensofuran i samband med användningen. Dessa är välkända gifter som enligt Ny Teknik kan orsaka både allergier och cancer<sup>120</sup>. Mats-Olov Hedblom, miljöchef vid Ericsson, kallar dock frågan om gifter i mobiltelefoner för ett "nonsensproblem". Enligt Mikael Westmark vid Ericssons pressavdelning visade senare externa tester att flera av ämnena inte alls förekom och andra fanns endast i extremt små doser<sup>121</sup>. Ulf Rick vid Kemikalieinspektionen tror inte heller att de nämnda kemikalierna kan ha någon avsevärd effekt på användarna av mobiltelefoner, men däremot kan arbetsmiljöriskerna i produktionen vara relativt stora.

Enligt Ny Teknik är det troligt att gifterna utsöndras från plastskalen runt telefonerna. Plastskalen tillverkas av underleverantörer, exempelvis svenska Nolato. De har i sin tur nyligen etablerat tillverkning i Kina. Med den allmänna nivå på miljö- och arbetsmiljöhänsyn som råder i Kina finns det en uppenbar risk för att arbetarna vid tillverkningen exponeras i större doser av de ämnen som användarna sedan exponeras för.

<sup>120</sup> Wallerius, A. 4/5 2000.

<sup>121</sup> Westmark, M. E-post meddelande. 14/9 2001.

Det är typiskt att vi reagerar först när något drabbar oss som konsumenter och att det är dessa miljörisker som företagen i regel tar tag i först. Att ämnena främst skadar de som hanterar dem i tillverkningen, uppmärksammas sällan. Ericsson hänvisar till Nolato för information om deras produktion.

### Ericssons miljöarbete

Ericsson bedriver ett aktivt miljöarbete sedan tidigt 1990-tal och var till exempel ett av de första företagen som 1992 utlovade totalt freonstopp i all sin verksamhet. De har en global miljöpolicy och övergripande mål för styrning av företagets miljöarbete. Ericsson har satsat mycket på att införa miljöledningssystem och ISO 14001-certifiering. Enligt miljöchefen Mats-Olov Hedblom, ska Ericssons egna fabriker vara ISO-certifierade senast 2001<sup>122</sup>. För hela koncernen gäller att alla anläggningar och även leverantörer ska ha infört ett miljöledningssystem som är certifieringsbart under år 2001. Ericsson startade med interna miljörevisioner 1990 som enligt dem själva "hade stor fokus på kemikaliefrågor". Varje producerande enhet inom koncernen i hela världen har reviderats minst en gång vart tredje år sedan 1990<sup>123</sup>.

#### – Miljökrav gentemot leverantörer

Alla större komponentleverantörer måste ha en miljöpolicy, följa den lokala miljölagstiftningen, betänka miljöaspekter i hela sin tillverkning, dokumentera avgörande miljöaspekter, ha ett miljöförbättringsprogram samt se till att alla anställda får utbildning i miljöfrågor<sup>124</sup>. Ericsson ställer krav på sina leverantörer som i sin tur ska ställa likvärdiga krav på sina leverantörer. De måste även använda "design för miljö", som innebär att miljöpåverkan ska minimeras i hela produktens livscykel genom att beakta vilka material som används, energiåtgången och återvinningsmöjligheter. Dessa krav kontrolleras internt av Ericsson.

Ericsson har en lista över de ämnen och kemikalier som de förbjuder och en lista över de ämnen som ska begränsas i tillverkningen<sup>125</sup>. Ämnena som ska förbjudas respektive begränsas är mycket inriktade på ozonnedbrytande ämnen. Det är endast ett ämne som förbjuds på grund av sin cancerogena risk (klorinerade hydrokarboner). Varken fluorvätesyra eller klorgas, som Kemikalieinspektionen pekade ut som de värsta ämnena som förekommer i tillverkningen av kiselplattor och integrerade kretsar, finns med på listorna. Ericsson säger att de inte känner igen dessa problem från sina fabriker. Eftersom de inte vill kommentera detaljer i uppgifterna från studierna, ger de inget tydligare besked om dessa ämnen. Det är ju inte heller i deras egen produktion som dessa ämnen kan förekomma, utan i underleverantörsleden.

Listorna på ämnen som får förekomma i produktionen är mycket längre än de som får finnas i produkterna, vilket också visar att Ericsson utgår från konsumenternas krav i större utsträckning än producenternas arbetsmiljö eller den lokala miljön. Leverantören ifråga måste svara på om de använder några av ämnena på listorna och i så fall hur de ska fasa ut under en bestämd tidsperiod. Sedan två år tillbaka kräver Ericsson att leverantörerna, via en utvärderingsenkät, informerar om sitt miljöarbete.

<sup>122</sup> Hedblom, M. Telefonsamtal. Oktober 2000.

<sup>123</sup> Westmark, M. Skriftligt gemensamt svar från Ericsson. 3/9 2001.

<sup>124</sup> Ericsson. Supplier Environmental Requirements – A Life Cycle Approach. 2000

<sup>125</sup> Ericssons "lists of banned and restricted materials" finns på: [www.ericsson.com/environment/supplier\\_guides.shtml](http://www.ericsson.com/environment/supplier_guides.shtml). Utskrift 9/9 2001.

#### Exempel på ämnen som Ericsson förbjuder i sina produkter

- Kadmium med undantag för batterier och "thick film pastes" ..... hög giftighet
- Kvicksilver med undantag för elektriskt ljus ..... hög giftighet
- CFCs, halogener och hydrokarboner ..... ozonnedbrytande
- Bromerade flamskyddsmedel ..... hög bioackumulering med låg nedbrytbarhet och hög giftighet.

#### Exempel på ämnen som Ericsson förbjuder i sin och leverantörernas produktion

- CFCs (klorfluorkarboner) och HCFCs (klorfluorhydrokarboner) ..... ozonnedbrytande
- klorinerade hydrokarboner ..... ozonnedbrytande och vissa fall cancerframkallande

Källa: [www.ericsson.com/environment/supplier\\_guides.shtml](http://www.ericsson.com/environment/supplier_guides.shtml). Utskrift 9/9 2001.

I övrigt uppger Mats-Olov Hedblom att Ericsson följer den nationella lagstiftningen i de länder där företaget har verksamhet. Genom att införa miljöledningssystem i alla anläggningar menar Hedblom att de bygger upp ett reviderbart system och därmed förebygger riskerna för att deras lokala företag inte har ett aktivt miljöarbete.

Ericsson bygger mycket av sitt miljöarbete på miljöledningssystem. Men miljöledningssystemen säger inget om den faktiska miljöpåverkan, endast hur organisationen för miljöarbetet ser ut. Miljöledningssystemen anger inga resultatnivåer för miljöpåverkan från produktionen, utan beskriver hur företaget ska arbeta med miljöfrågorna inom organisationen. Att däremot, som Ericsson gör, uttryckligen förbjuda farligare ämnen samt se till att designen av en produkt redan från grunden söker att minimera miljöpåverkan, är utmärkt.

#### – Bly och bromerade flamskyddsmedel

Mats-Olov Hedblom menar att det främst är bly och bromerade flamskyddsmedel som är miljöbovarna i Ericssons produkter idag. Hösten 2000 uppger han att bly ska fasas ut ur produktionen till 80 procent fram till år 2002 och bromerade flamskyddsmedel likaså. När bly och bromerade flamskyddsmedel helt kommer att vara utfasade, kan inte Hedblom uppge, eftersom Ericsson endast kontrollerar 80 procent av tillverkningen inom sin egna produktion. Vi tillfrågar Ericsson åter i augusti 2001 om de kan vara säkra på att utfasningen sker till 80 procent, då de nu kontrollerar allt mindre del av produktionen. Ericsson svarar att kraven är lika oavsett om det gäller intern eller extern produktion. Detta stämmer emellertid inte med den tidigare utsagan att de endast kunde säkra de 80 procent under den tid de själva kontrollerade produktionen.

Ett problem lokalt på fabriksnivå kan vara lödningen av kretskort, som idag sker med lödbly. Vid lödning uppstår ångor från tungmetaller som kan vara hälsovådliga. Bly ska utifrån bestämmelser i EU fasas ut på grund av sin långsiktiga påverkan på ekosystemet. Ericsson har beslutat att successivt ersätta bly med blandningar som bland annat innehåller koppar. Ulf Rick på Kemikalieinspektionen påpekar att även koppar är en miljöfarlig metall som bland annat används i bottenfärg som är mycket problematiskt ur miljösynpunkt. Koppar sprider sig dock inte lika lätt i luften, vilket kan betyda att det är bättre ur arbetsmiljösynpunkt. Enligt Ericsson är "alla lödugnar för modern elektronik inkapslade med kontrollerad venti-

lation"<sup>126</sup>. Därmed skulle arbetsmiljöproblemen med ångor från tungmetaller bli mindre eller obefintliga, menar de.

Hedblom medger att det kan finnas situationer i utvecklingsländer där miljöskydd och arbetsmiljöskydd inte är utbyggda. Ericsson bör då investera ändå och sedan försöka förbättra förhållandena med tiden, tycker Hedblom. Som exempel ger han fabriker i Kina, som till en början inte var helt tillfredsställande vad gäller miljöhänsyn, men som blivit bättre. Ericsson hänvisar till sin uppförandekod och uppger att den även innefattar arbetsmiljökrav samt ska gälla både Ericssons fabriker och deras leverantörer<sup>127</sup>. Men enligt intervju med Ericssons miljöchef Pia Gideon en halv vecka tidigare är inte ens uppförandekoden färdig.

Ett av de största problemen både arbetsmiljömässigt och miljömässigt ligger tidigt i tillverkningskedjan, det vill säga i utvinningen av materialen (mineraller, metaller, olja, plastprodukter). Eftersom tillverkningen sker i så många led av underleverantörer är det svårt för tillverkarna av konsumentelektronik att ha kontroll exakt över vad produkterna innehåller. Ericssons miljöchef Mats-Olov Hedblom vet inte hur de lokala miljöeffekterna ser ut i utvinningen av exakt de metaller som Ericsson köper. Metallerna köps via den internationella metallbörsen eller underleverantörer, som i sin tur köper från metallraffinerier i anslutning till gruvorna. Ericsson har sedan drygt ett år infört ett materialdeklarationssystem för alla sina produkter för att få information om enskilda komponenters materialinnehåll från leverantörerna. Detta innebär bland annat en kontroll av eventuell förekomst av farliga substanser. Livscykelanalyser (LCA) har gjorts på ett generellt plan, så det är känt vilka miljöeffekter metallutvinningen kan ha, men Ericsson kan ej härleda enskilda råvaror till det lokala planet. Enligt Hedblom är en stor del av metallerna även återvunna metaller.

Trots att Hedblom är miljöchef menar han att han inte har information om huruvida det görs undersökningar, eller om miljökrav ställs, innan produktion sätter igång i ett nytt land eller region. "Det är andra faktorer än miljön som avgör var man lägger produktion", säger han. Han uppger dock att den hänsyn som tas till miljön, sammanvägt med andra faktorer som till exempel lönsamhet, kan vara avgörande för beslut om nyinvesteringar.

Hedblom menar att Ericssons tillverkning inte ger upphov till något farligt avfall. Om det ändå förekommer, så tas det om hand på ett "korrekt sätt"<sup>128</sup>. Kraven är lika på Ericssons underleverantörer. I länder eller regioner där det inte finns en uppbyggd avfallshantering menar Ericsson att de får arbeta för förbättringar och bidra till lokala lösningar.

#### – Återvinning av mobiltelefoner och telefonväxlar

Idag finns ett system för återvinning av mobiltelefoner i Sverige. Från och med 2001 gäller producentansvar för elektronik i Sverige, vilket betyder att inget elektronikskrot får slängas i soporna utan ska lämnas för återvinning. Displayer, kretskort och plasthöljen separeras. Displayer och plasthöljen hamnar i Kumla för förbränning och kretskorten skickas till Boliden där guld tas tillvara<sup>129</sup>. Hälften av allt guld som utvinns av Boliden kommer från återvunnet elektronikskrot. Men det är fortfarande bara en bråkdel av alla mobiltelefoner som lämnas in till återvinning. Cirka 50 000 mobiltelefoner återvinns per år, två miljoner nya telefoner köps och det finns omkring åtta miljoner gamla mobiltelefoner som har sålts sedan 1982<sup>130</sup>.

<sup>126, 127, 128</sup> Westmark, M. Skriftligt gemensamt svar från Ericsson. 3/9 2001.

<sup>129</sup> Areskog och Nilsson. Snabb slakt av gammal nalle. 21/6 2000.

<sup>130</sup> Areskog och Nilsson, Mobiltelefonberget växer. 2000-06-21.

Det avfall som mobiltelefoner ger upphov till är bland annat tungmetaller i krets-korten, det vill säga guld, koppar och mässing. Skärmen är gjord med flytande kristaller, och enligt tidningen Miljöaktuellt är deras miljöfarlighet ännu inte utredd<sup>131</sup>. De äldre batterierna innehåller nickel och kadmium.

Det största historiska avfallet från Ericssons produktion är dock inte mobiltelefoner, utan telefonväxlar. Här erbjuder Ericsson servicepaket för återvinning vid försäljningstillfället. Ericsson kan även ta på sig återvinningen av äldre växlar om det efterfrågas. Precis som mobiltelefonerna innehåller växlarna mycket värdefulla metaller som kan återanvändas.

I länder där de ännu inte har infört något producentansvar har Ericsson i vissa fall ändå valt att ta emot gamla produkter för återvinning. I kontrakt i nya länder delas återvinningsansvaret upp utifrån hur återtagnings- och skrotningssystem lagts upp på de lokala marknaderna.

## Etiska riktlinjer och mänskliga rättigheter

Ericsson lovar att följa de mänskliga rättigheterna i all sin verksamhet. "Ericsson believes that fundamental human rights transcends national and cultural boundaries. These rights as embodied in the Universal Declaration of Human Rights must be respected by Ericsson at all times and in all circumstances"<sup>132</sup>.

I de etiska riktlinjerna finns en avdelning för "Employment philosophy", där Ericsson uppmanar de anställda att vara proaktiva och ta ansvar för sina egna handlingar samtidigt som de förväntas agera för företagets bästa. "Ericsson is a flexible and humane employer. We recognize that employees must live well-balanced lives"<sup>133</sup>. Frågan är om dessa riktlinjer även gäller de arbetare som i underleverantörsled tillverkar kretskort eller kiselplattor till Ericsson i fabriker i låglöneländer. Uppgifter från *Electrical Industry Workers Union* (EIWU), som organiserar anställda på nuvarande Flextronics fabrik i Malaysia, tyder inte på det.

## Arbetsvillkor i elektronikproduktion generellt

Elektronikindustrin förknippas gärna med högteknologisk forskning och avancerade arbetsuppgifter, men till all elektronik krävs många rutinartade arbetsmoment inom basproduktionen. Även i Sveriges kvarvarande elektroniktillverkning är arbetsbelastningen svår. Enligt Sven Åke Andersson, ombudsman på Metall i Motala<sup>134</sup> är det främst förslitningsskadorna som är arbetarnas största problem nu. Antalet sjukanmälningar har åter ökat uppemot 80-talets nivåer. Allt detta beror, enligt Andersson, på ett ständigt ökande tempo i produktionen. Även i Sverige domineras produktionen av unga tjejer. Men trots att det är relativt låga löner i tillverkningsindustrin så flyttas allt större del av produktionen till Baltikum, Östeuropa och Asien. Här är inte bara lönerna lägre, utan även arbetsvillkoren ofta sämre. Från de studier som nämnts ovan, och som utförts av miljö- och konsumentorganisationer och akademiker i Malaysia och Kina, kan vi avläsa en del om vilka arbetsvillkor som gäller i Ericssons produktion.

<sup>131</sup> Areskog och Nilsson. *Långlivade ämnen i kortlivade lurar: 2000-06-21*.

<sup>132, 133</sup> Ericssons etiska riktlinjer. *Corporate culture – Our values. Finns på hemsidan: www.ericsson.se*

<sup>134</sup> Andersson, S. *Telefonsamtal. Augusti 2001*.

Kinastudien bygger på intervjuer med 309 anställda vid 31 elektronikfabriker, däribland ägda av Ericsson, i Peking, Shanghai samt provinserna Guangdong och Qingdao. Det måste tilläggas att det politiska förtrycket är hårt i Kina, vilket gör det mycket svårt att veta hur sanningsenliga svaren blir i den här typen av intervjuer. Nedan följer dock några uppgifter som kom fram.

#### **Arbetstider och facklig anslutning**

- 14 procent uppgav att de arbetade mer än 8 timmar om dagen.
- 67 procent uppgav att de arbetade övertid ibland.
- 35 procent uppgav att de var tvungna att arbeta övertid om det begärdes, 53 procent sade att de kunde välja.
- 68 procent uppgav att de var anslutna till en fackförening. Alla uppgav dock att fackets roll var att ordna utflykter, underhållning och ge små presenter.

#### **Löner**

För maskinoperatörer var medellönen 1 090 kronor per månad. För tekniker var medellönen 1 400 kronor per månad och för förmän 2 200 kronor per månad. Några av de nyanställda maskinoperatörerna hade endast 500 kronor per månad. (I Peking city är minimilönen 510 kronor per månad, i Shanghai 550 kronor och i Qingdao city 400 kronor. I Guangdong är minimilönerna 545 till 710 kronor<sup>135</sup> Minimilönerna i Kina täcker inte baskostnader för mat, husrum, skola och sjukvård.)

#### **Hälsovård**

73 procent uppgav att de får sjukvårdsförsäkring genom arbetsgivaren, medan 6 procent uppgav att de inte fick någon sådan.

#### **Bostäder**

39 procent bor i sovsalar som tillgodoses av arbetsgivaren, 41 procent hyr egna bostäder. Av dem som bor i sovsalar uppgav 83 procent att de delade rum med 6-8 andra personer och 62 procent sa att hygien var "någorlunda".

#### **Arbetsmiljön**

- 15 procent tyckte att det var mycket hög ljudvolym.
- 26 procent klagade på kylig arbetsmiljö.
- 35 procent klagade på kvalmig och fuktig arbetsmiljö.

Pia Gideon, informationschef vid Ericsson, menar att de gärna vill veta om det finns några problem i arbetsvillkoren och arbetsmiljön, så att de kan förbättra förhållandena<sup>136</sup>. Enligt Ericssons egna revisioner fanns ingenting att anmärka på vid den anläggning de reviderat i Kina.

Studien från Malaysia gäller elektronikproduktion allmänt, och inte specifikt Ericssons produktion. Sammanställningen har gjorts efter intervjuer med 200 arbetare som tillverkar kretskort, diskettstationer, integrerade kretsar och andra elektroniska komponenter i Penang. I studien framgår bland annat följande problem:

- 50 procent utsattes för låga temperaturer.
- 75 procent tyckte att de utsattes för oljud.

<sup>135</sup> Leung, P. E-postmeddelande. 4/9 2001.

<sup>136</sup> Gideon, P. Intervju. 29/8 2001.

- 13 procent utsattes för rök och gas från lödning och maskiner.
- 45 procent led av huvudvärk.
- 7 procent led av andningssvårigheter.
- 10 procent led av hudproblem, i ansiktet eller på händerna.
- 45 procent tvingades stå upp hela dagarna (under 5 – 12 timmar).
- 33 procent uppgav att de arbetar på offentliga helgdagar och 25 procent säger att de arbetar på sin lediga dag (8 procent uppgav att de är tvingade till övertid, medan 60 procent säger att de kan välja, men eftersom de behöver inkomsten, väljer de att arbeta).

Pia Gideon menar att Ericsson inte har speciellt mycket elektronikproduktion, då de främst är ett telekomföretag med den största verksamheten inom försäljning och installation av nätlösningar. Att deras produkter ändå kräver baskomponenter som kiselplattor, halvledare, integrerade kretsar och kretskort tillbakavisar hon dock inte. Ericsson verkar emellertid inte ha någon utvecklad inköspolicy för komponenter, även om Gideon hävdar att ambitionen är att längre fram även se över de inköpen. Ericsson köper in enklare komponenter på världsmarknaden och de komplicerade komponenterna tillverkar de själva i till exempel Kista, Sverige. Se även nedan, avsnittet "Ericsson i Malaysia", där generalsekreteraren för *Electrical Industry Workers Union*, berättar om arbetsvillkoren vid Flextronics (tidigare Ericssons) produktion i Kuala Lumpur, Malaysia.

### Ericssons arbete med mänskliga rättigheter i arbetslivet

Enligt Pia Gideon påbörjade Ericsson hösten 2000 ett konkret arbete med att se till att riktlinjerna om mänskliga rättigheter i arbetslivet följs i produktionen och ner i det första leverantörsledet. Detta har gjorts i form av en checklista som leverantörerna måste fylla i. Fair Trade Center har bett att få ta del av listan, men har inte delgetts denna information. Enligt Pia Gideon vid Ericsson är ambitionen att även underleverantörsled och bakre led ska omfattas av riktlinjerna så småningom. Någon tidsangivelse för när detta ska ske kan hon inte uppge.

Ericsson håller nu på att utveckla en mer konkret uppförandekod som ska gälla sociala krav gentemot leverantörer. Hittills har en projektansvarig som driver arbetet anställts. De ska även genomföra sociala revisioner i Ericssons produktion. Under våren 2001 har sådana revisioner genomförts i Kina och Brasilien, och under hösten ska det göras i Malaysia. Enligt Gideon har revisionerna hittills inte visat några brott mot Ericssons mer övergripande riktlinjer eller den checklista som utformats. Men hon betonar att detta bara är en början, då ambitionen är att även se på underleverantörsleden i produktionen och att även ha en mer detaljerad uppförandekod att arbeta efter. Revisionerna har genomförts av svensk Ericsson-personal som har ställt frågor till chefer och anställda på fabriken. Det är emellertid mycket svårt att få veta om personalen svarar sanningsenligt vid internkontroller av detta slag. Oberoende kontroller är dock ingenting som Ericsson har tagit ställning till ännu. Pia Gideon håller med om att det säkert finns saker som oberoende organisationer och fackföreningar har lättare att upptäcka än de själva.

Enligt Stefan Lager vid Flextronics, som är den ansvarige för samarbetsavtalet med Ericsson, kontrolleras även arbetsvillkor när Ericssons personal reviderar verksamheten i stort<sup>137</sup>. Men det finns inga skriftliga detaljer, och på frågan om fackliga rättigheter ingår, uttrycker Stefan Lager stor förvåning och okunskap.

<sup>137</sup> Lager, S. Telefonsamtal. Augusti 2001.

Han känner inte till exakt vad som kontrolleras när det gäller arbetsvillkor. Generellt menar han att avtalet mellan Ericsson och Flextronics innebär att de anställda ska ha samma villkor efter att Flextronics tagit över. Detta gäller enligt Lager ett till flera år fram i tiden. Samtidigt påpekar han att vissa förändringar självklart kan ske med en ny ägare. Liksom Lotta Lindgren, kommunikationschef vid Flextronics, menar han att det är lokala lagar som styr arbetsvillkoren, och de har inte hört talas om någon uppförandekod eller koncernövergripande policy för dessa frågor.

Utöver sina egna etiska riktlinjer har Ericsson även ställt sig bakom FN-initiativet Global Compact. I detta ingår bland annat att företaget ska arbeta för att de mänskliga rättigheterna ska respekteras i all sin verksamhet. Detta är någonting som Flextronics, som ju i praktiken står för en stor del av Ericssons produktion idag, inte förefaller känna till.

Pia Gideon vill inte gå in på detaljer i avtalet med Flextronics, men menar att deras etiska riktlinjer ingår som en del i avtalet med Flextronics. Gideon uppger att Ericsson "inte vill göra avkall på sina övergripande principer" när hon får frågan om hur lokala lagar står i relation till Ericssons etiska riktlinjer. Gideon håller med om att det antagligen är svårare att påverka Ericssons sociala ansvarstagande både fackligt och som konsumenter efter utkontrakteringen till Flextronics. "Så utvecklas världen", konstaterar hon.

Enligt Pia Gideon vid Ericsson ska Ericsson ge ut en social rapport om Ericssons prestationer på det sociala området så småningom. Närmare information om vad rapporten konkret ska innehålla kan inte Gideon ge idag.

#### – Etiskt dilemma

Ur en etisk synvinkel finns det flera risker med den omfattande utkontraktering som sker inom Ericsson. Enligt Jan-Åke Olsson vid svenska Metall är utkontrakteringen av Ericssons produktion fackets enskilt största utmaning. Dels riskeras arbetstillfällena, dels är det svårare med påtryckningar och fackligt inflytande när företaget har denna strategi. Även för Ericsson är utvecklingen mot många underleverantörsled mycket svår att kombinera med ambitionen att se till att etiska riktlinjer verkligen följs. Ju fler underleverantörsled, desto svårare blir det för företaget att se till att krav om rimliga arbetsvillkor åtföljs.

Robert Steiert vid Metallinternationals påpekar att det i och med Ericssons utförsäljning av i princip all produktion i framtiden, kommer att vara mycket svårare att utöva fackliga påtryckningar<sup>138</sup>. Han tror att det i framtiden kan behövas en mycket mer aktiv konsumentrörelse och mediabevakning av företagen, för att förmå dem att upprätthålla fackliga rättigheter i leverantörsleden.

De tre leverantörerna SCI, Solectron och Flextronics är alla nordamerikanska företag som, enligt Steiert, i allmänhet har en mer antifacklig inställning än svenska företag. I slutet av oktober 2000 kom det via Metall ut att ledningen vid SCI i Motala hade gjort en lista över de anställda med omdömen som "slö", "likgiltig" och "dålig kapacitet". Enligt uppgift från Sven Åke Andersson vid Metallklubben i Motala i augusti 2001, har det sedan dess förbättrats på arbetsplatsen och listorna över de anställda är borttagna<sup>139</sup>. I avsnittet Ericsson i Malaysia, ser vi också hur facket beskriver Flextronics som antifackligt.

<sup>138</sup> Steiert, R. Telefonsamtal. Augusti 2001.

<sup>139</sup> Metro. 26/10 2000; Andersson, S. Telefonsamtal. Augusti 2001.

Robert Steiert vid Metallinternationalen menar att företag som Flextronics, som tillverkar på kontrakt till andra, är extra svåra att hantera för facket internationellt. Där de sätter upp nya, egna tillverkningar förekommer ofta ingen organisering, därför att fabrikerna ofta ligger i ekonomiska frizoner. I de fall där Flextronics tar över en befintlig fabrik med facklig verksamhet får facket dock ofta finnas kvar. Även genom samarbetet med Sony, ökar riskerna för motarbetande av facket, enligt Robert Steiert. Han påpekar att Sony liksom Ericsson, försökt motarbeta elektronikarbetarnas organisering i Malaysia och att de har haft ett fall med strejker bland arbetarna på Sonys fabriker i Indonesien, vilket togs upp på Metallinternationalens kongress sommaren 2000. Han uppger att han inte skulle bli förvånad om det kommer upp nya fall där Sony agerar mot facket.

Anledningen till att företag flyttar produktion är att de vill få lägre arbetskostnader, vilket kan anses vara ett rimligt skäl. För många utvecklingsländer innebär produktionen välkomna arbetstillfällen och de anställda är ofta nöjda med att överhuvudtaget få ett jobb. Risken är dock att jakten på lägre kostnader innebär att de anställda utnyttjas genom sämre arbetstrygghet, icke-levnadslöner<sup>140</sup> och att de inte har några fackliga rättigheter. Därmed ökar företagets ansvar för att se till att de bidrar till bättre arbetsvillkor i länder där de förlägger lägstakostnadsproduktionen.

Det är onekligen ett etiskt dilemma att Ericsson å ena sidan flyttar produktionen till länder och regioner med sämre arbetsvillkor och å andra sidan säger sig verka för goda arbetsvillkor. Pia Gideon vid Ericsson håller med om detta och menar att det är därför Ericsson måste bygga upp ett system för hur de följer upp arbetsvillkoren: "Det är utmaningen". Hon tror att stora företag som Ericsson därmed kan spela en roll i att förbättra förhållandena i låglöneländer. Detta kräver dock mycket fasta ställningstaganden från Ericssons sida, som de noggrant bör se till att leverantörsleden också delges. Idag verkar inte Flextronics vara medvetna om att etiska riktlinjer ska gälla för produktionen de gör för Ericsson.

I praktiken väger ofta de lokala lagarna tyngre än de mer övergripande principerna om mänskliga rättigheter som Ericsson har lovat att följa. Idag har Ericsson inget specifikt förhållningssätt för hur de agerar i länder eller platser där fackliga rättigheter inskränks i lokal lag.

Med största sannolikhet ligger en hel del av Ericssons tillverkning, i den egna produktionen eller i underleverantörsleden, i ekonomiska frizoner, då det är marknadsmässiga val som ligger till grund för var företaget i första hand väljer att lägga produktion. Därmed blir det av yttersta vikt att Ericsson också kan visa hur de kan följa sina egna etiska riktlinjer, samtidigt som de eller deras leverantörer har produktion där dessa rättigheter inskränks.

Pia Gideon talar om att de har planer på att sätta upp en *compliance-board* internt på Ericsson. Där ska frågor om hur lokala lagar relaterar till de etiska riktlinjerna och andra frågor kring den framtida uppförandekoden kunna tas upp till diskussion.

---

<sup>140</sup> *Levnadslön betyder en lön som täcker basbehov av mat, husrum, skola, sjukvård mm.*

## Fackliga relationer

Vid frågan om situationen i Kina, Indien och Brasilien när det gäller relationen till fackföreningar menar Göran Whitlock, ansvarig för industriella och fackliga relationer på Ericsson, att de flesta anläggningar har fungerande fackföreningar. Men han säger sig inte veta någonting om situationen i Indien.

Whitlock uppger att Ericsson av konkurrensskäl och okunskap om detaljer inte kan svara på frågor om var det existerar fackföreningar, hur stor del av de anställda som omfattas av kollektivavtal och i vilka länder Ericssons fabriker ligger i ekonomiska frizoner. De vet inte heller om lönenivåerna i Ericssons fabriker i Brasilien, Kina, Indien och Malaysia ligger över eller under minimilönerna och om den vanligaste anställningsformen är fasta eller korttidsanställningar.

Whitlock säger att Ericssons fackliga relationer generellt är goda och att i de fall fackföreningar inte existerar, kan de anställda i samarbete med ledningen ändå verka för förbättringar på arbetsplatsen.

## Sponsring

Bakgrunden till satsningen på sponsring är den ökade fokuseringen på varumärken. I och med den tekniska utvecklingen av till exempel mobiltelefonerna, blir det allt svårare för företagen att konkurrera med tekniska prestanda. Därför måste de försöka ge kunderna ett ökat värde på något annat sätt. Efter att Ericsson gjort en grundlig genomgång av sin profil och framtida utveckling kom företaget fram till att de skulle satsa på ett ökat socialt engagemang. Fredrik Jonsteg, ansvarig för Ericssons sponsringsprogram *Ericsson Response*, beskriver det som en naturlig utveckling, eftersom det är viktigt med ett starkt varumärke för att vinna konsumenter. Ericsson måste helt enkelt framstå som ett gott företag.

Efter den interna undersökningen bestämde sig Ericsson för att satsa på kommunikationsutrustning och kommunikationslösningar i humana katastrofer. Enligt Jonsteg har Ericsson valt detta område för sin sponsring då de känner att de kan bidra för att det har med deras eget affärsområde att göra.

Ett samarbete inleddes med Internationella Röda Korset och FN för att genomföra lokala hjälpprogram i samband med katastrofer. Sedan 1998 har Ericsson bidragit med kommunikationsutrustning vid tio olika katastrofer, bland annat kriget i Kosovo, jordbävningen i Turkiet och översvämningen i Bangladesh.

Kritiker menar att Ericsson Response endast är ett smart sätt för Ericsson att marknadsföra sina produkter och synas i rätt sammanhang. Annan kritik som framkommit är att Ericsson är en av Sveriges största krigsmaterielexportörer, vilket står i strid med detta engagemang. Ericsson besvarar denna kritik med att de endast gör radarutrustning till krigsflygplan, och inte själva vapnen<sup>141</sup>. Men faktum är ju trots allt att krigsplanen inte skulle kunna användas utan sin radarutrustning.

På ett UNDP-seminarium hösten 2000 informerade Fredrik Jonsteg om Ericssons arbete med Corporate Citizenship. Han delade upp Ericssons arbete med Corporate Citizenship i två delar, dels deras eget agerande i sin egen verksamhet globalt (att de följer mänskliga rättigheter och bedriver ett aktivt miljöarbete till exempel), dels det sociala engagemang som går utanför deras traditionella affärsområde (sponsring)<sup>142</sup>. Han beskrev den första delen av corporate citizenship som: "Doing good, by not doing bad", och menade att Ericsson redan idag uppfyller denna del av sitt samhällsansvar. Den andra delen beskrev Jonsteg som:

<sup>141, 142</sup> Jonsteg, F. Täl på UNDP-seminarium i Stockholm. 16/10 2000.

"Doing good, by doing well". Pia Gideon håller inte med om denna beskrivning i augusti 2001. Hon menar tvärtom att deras sociala ansvar är något som de måste arbeta med i sin dagliga verksamhet och sponsring är något extra utöver detta. Ericsson sticker inte under stolen med att sponsringsprogrammet Ericsson Response mycket är till för PR. Eller som Mikael Westmark, Manager Issues Communication vid Ericsson uttrycker sig: "Man vinner inga mediamässiga poänger på att vara duktig. Ericsson Response ger något extra, som vi kan visa och säga: titta här då!".

Sponsring har enligt vår mening på ett olyckligt sätt kommit att sammanblandas med att ett företag är etiskt. Men sponsring hör egentligen mer till marknadsföring. Att uppträda som ett gott företag borde handla om att behandla sina anställda och sina leverantörers anställda på ett schysst sätt, att se till att verksamheten betalar sina sociala och miljömässiga kostnader, att inte miljöförstörande verksamheter sopas under mattan och att inte lokalbefolkningar i utvecklingsländer drabbas. Om företaget ifråga verkligen känner att de gjort allt detta, är det givetvis positivt om en del stöd ges till olika humanitärt behjärtansvärda projekt. Men det bör knappast vara kärnan i ett företags arbete med corporate citizenship.

## ERICSSON I KINA

I Kina har Ericsson tre fabriker i joint venture tillsammans med kinesiska partners. Cirka 4 000 personer arbetar för Ericsson i Kina med tillverkning av mobiltelefoner och komponenter. Enligt Tomas Lappalainen vid LO-tidningen, som besökt två av Ericssons fabriker i Kina, var de anställda mycket förtegnade om lönenivåerna på fabrikerna<sup>143</sup>. Det verkade som om det fanns restriktioner från företagsledningen om att inte tala om lönerna. Trots detta lyckades han få fram att de mindre kvalificerade arbetarna tjänar från 990 kronor uppemot 2 400 kronor i månaden. Dessa löner är relativt höga jämfört med till exempel kläd- eller leksaksarbetares. Enligt Kinastudien (som redovisats ovan och som delvis bygger på intervjuer med Ericssonanställda) var medellönen för anställda i elektronikindustrin 1 090 kronor i månaden. En del nyanställda maskinoperatörer tjänade endast 500 kronor i månaden.

Det är svårt att få en tydlig bild av arbetsvillkoren i övrigt i fabrikerna, då inga oberoende fackföreningar är tillättna. Även Jan-Åke Olsson vid svenska Metall har besökt Ericssons fabriker i Kina, och som nämndes i avsnittet om Volvo i Kina tycker han att fabrikerna ser fina ut på ytan, men håller med om att det är svårt att få någon säker information om arbetsvillkoren.

De eventuella missförhållanden som indikeras av Kinastudien är att de flesta av de som utnyttjade sovsalar i anslutning till fabrikerna bor 6-8 personer i varje sovsal. En majoritet uttryckte att hygien upplevdes som "någurlunda". Många klagade på en kvalmig och fuktig arbetsmiljö, vilket kan tyda på dålig ventilation. Detta kan bli mycket hälsofarligt med tanke på de kemikalier som hanteras i produktionen.

### Officiell fackförening

Enligt studien uppgav 68 procent av de anställda att de var anslutna till en fackförening, men att fackets roll var att ordna utflykter, underhållning och ge små presenter. Den internationella fackföreningsrörelsen har valt att bemöta Kinas enda fackförening, *All China Federation Trade Union* (ACFTU), på olika vis. Den svenska fackföreningsrörelsen har valt att ha så mycket kontakt som möjligt och på så sätt försöka påverka inifrån. Till exempel har Svenska Industritjänstemannaförbundet (SIF) och Metall gjort flera studiebesök i Kina och även arrangerat kurser i fackliga frågor för kinesiska fackföreningsrepresentanter. Den nordamerikanska fackföreningsrörelsen vill däremot inte ha någon som helst kontakt med denna officiella fackförening. Även de fackliga organisationer som från Hong Kong försöker förbättra arbetarnas villkor i Kina är kritiska till att ha kontakt med ACFTU.

<sup>143</sup> Lappalainen, T. 18/2 2000.

Pia Gideon, informationschef vid Ericsson, håller med om att det är svårt eller till och med omöjligt att följa företagets etiska riktlinjer i Kina. Deras kinesiska partners har sagt att de ställer sig bakom Ericssons riktlinjer, men samtidigt inskränker kinesisk lag rätten att bedriva fri facklig verksamhet. Enligt Gideon har Ericsson hittills inte vidtagit några speciella åtgärder i Kina, utan de menar att de påverkar i en god riktning bara genom att vara på plats. Inte heller Göran Whitlock, ansvarig för Ericssons fackliga relationer, känner till något om hur de arbetar i Kina för att de anställda ska få medbestämmande på arbetsplatsen. Gideon hänvisar till att Ericsson snart ska tillsätta en *compliance board* inom Ericsson, där bland annat denna fråga ska diskuteras.

I rapporten *Human rights – is it any of your business?* uppmanar Amnesty International företag att vara extra noga med att etiska riktlinjer och arbetarnas rättigheter kommuniceras till de anställda, både muntligt och skriftligt, i länder och områden som inskränker de mänskliga rättigheterna. De rekommenderar även företagen att tillse de anställdas medbestämmande på andra sätt än genom traditionell fackföreningsorganisering. Företagen bör undersöka alternativa sätt för de anställda att komma till tals<sup>144</sup>. Detta är inget som Ericsson har genomfört ännu.

## ERICSSON I MALAYSIA

Ericsson har fyra enheter i Malaysia. I alla fyra fabriker har *Electrical Industry Workers Union* (EIWU) representerat arbetarna i förhandlingar med arbetsgivaren sedan 1970-talet. EIWU är ett fackförbund för anställda inom elektrisk industri.

På den största fabriken, *Ericsson Mobile Communication*, som sätter ihop mobiltelefoner, har EIWU funnits sedan 1974. Sedan dess har 8 kollektivavtal slutits. När nya förhandlingar skulle inledas i början av 2000 fick EIWU först inget svar. Efter en tid svarade företagsledningen att de skickat in en förfrågan till en statlig arbetsmarknadsmyndighet, där de undrade om det verkligen var korrekt att EIWU representerade de anställda på Ericsson. De anställda borde, enligt Ericsson, istället anses tillhöra elektronikindustrin. Malaysisk arbetsrättslagstiftning har olika regler för elektrisk industri och elektronikindustri. Anställda inom elektronikindustrin har endast rätt att bilda "inhouse-unions", det vill säga lokala fackföreningar som inte får gå samman i nationella förbund.

### Antifackligt agerande

EIWU och malaysiska LO ansåg att Ericssons agerande var ett av de värsta fallen av anti-fackligt beteende de senaste åren i Malaysia. En grundläggande facklig rättighet är att de anställda själva ska ha rätt att välja vilken fackförening de vill tillhöra.

Under en resa till Malaysia i oktober 2000, fick frilansjournalisten Mats Wingborg tillgång till en brevväxling mellan Ericsson och EIWU. Bland annat skriver Ericsson Mobile Communication Malaysia till EIWU: "...it has been necessary to examine whether, by law, your union is still competent to represent the employees in the company"<sup>145</sup>.

Alla brev från Ericsson till EIWU inleds med förklaringar om hur globaliseringen leder till högre krav på vinst och kostnadseffektivitet. Mellan raderna kan det läsas att företagsledningen inte tycker sig ha råd med facket längre. Konflikten har också föregåtts av ökade lönekrav från EIWU, samt kritik mot den snabba utvecklingen mot utkontraktering. Idag ligger lönerna för arbetare i fabriken kring 550 ringit i månaden (knappt 2000 kronor) och EIWU vill ha månadslöner på uppemot 700 ringit.

Från mitten av 1999 till januari 2000 uppgav EIWU att Ericsson Mobile Communication kontrakterat ut produktion till fyra underleverantörer. Dessa har tillsammans 965 inhyrda arbetare som inte har några fackliga rättigheter. 400 är direkt anställda på fabriken.

Den 22 juni 2000 antog Metallinternationalen (IMF) en resolution som fördömer Ericssons agerande i fallet och väddar till dem att snarast dra tillbaka förfrågan till den statliga arbetsmarknadsmyndigheten och återuppta förhandlingar med EIWU. Resolutionen är antagen av 300 delegater från 195 fackförbund i 101 länder som tillsammans representerar 23 miljoner metallarbetare<sup>146</sup>.

<sup>144</sup> Amnesty International och The Prince of Wales Business Leaders Forum. 2000.

<sup>145</sup> Ericsson Mobile Communication Malaysia. Brev till EIWU. 1/6 2000.

<sup>146</sup> IMF NewsBriefs. 22/6 2000.

Först efter att Mats Wingborgs artikel om fallet publicerades i LO-tidningen och fallet blev offentliggjort i Sverige beslutade koncernledningen att skicka Göran Whitlock, ansvarig för industriella relationer och fackliga frågor vid Ericsson, till Malaysia för att diskutera en lösning med Ericsson Mobile Communication Malaysia<sup>147</sup>. Konflikten löstes då genom att företagsledningen i Malaysia återupptog förhandlingar med facket och drog tillbaka sin förfrågan om omklassificering hos arbetsmarknadsmyndigheten. Ett nytt kollektivavtal nåddes senare mellan EIWU och arbetsgivaren.

Whitlock säger att Ericsson Mobile Communication agerat på eget bevåg utan att informera koncernledningen. Om Ericssons ledning fått information tidigare, hade de försökt förhindra att situationen uppstått, menar han. Men Svenska Metall informerade Ericsson i Sverige om Ericsson Malaysias agerande långt innan det uppmärksammades i svensk media, och det kan därför ifrågasättas varför de inte agerade tidigare. Whitlock känner inte till utvecklingen mot mer inhyrd arbetskraft som facket reagerat mot. Han känner inte heller till att facket krävt löneförhöjningar innan konflikten bröt ut.

### **Flextronics tar över**

I juni 2001 togs fabriken över av nordamerikanska Flextronics. Enligt generalsekreteraren för EIWU, Vejaragan Gopal, är det nu stor risk att facket återigen motarbetas<sup>147</sup>. Redan under sommaren 2001 har den nya arbetsgivaren försökt ändra arbetstiderna och de vill inte längre tillåta de anställda att be på arbetstid, vilket är praxis i Malaysia eftersom majoriteten är muslimer. De anställda arbetar från 7 på morgonen till 7 på kvällen, men den nya arbetsgivaren vill ändra arbetstiden till 6.15 till 18.15. Detta vill inte EIWU gå med på, då många arbetare har lång resväg. Arbetstiden för arbetarna i fabriken är nu 12 timmars arbetsdag, fem dagar i veckan. Fyra timmar av arbetstiden varje dag är obligatorisk övertid. Enligt Gopal kan arbetarna inte vägra att arbeta övertid. Det gör en arbetsvecka på 60 timmar, vilket är högre än ILO-konventionen, som föreskriver 48 timmars arbetsvecka. Men det är tillåtet enligt malaysisk lag.

Enligt Gopal är Flextronics känt för att vara antifackligt, och de känner till hur facket motarbetats hos Motorola, där Flextronics tagit över produktionen. EIWU har inte fått svar från Flextronics om sina krav på arbetstider och möjlighet att be på arbetstid.

Stefan Lager vid Flextronics, som är ansvarig för leveransavtalet med Ericsson, säger att han inte har någon kännedom om fallet och han verkar inte heller förstå vad det har med dem att göra. Han säger att Flextronics har goda relationer med facket i de europeiska länderna och inte har någon anledning att vara emot facket. Att det skulle vara annorlunda i många utvecklingsländer känner han inte till.

När Pia Gideon på Ericsson får höra om fallet svarar hon att de ska undersöka saken. Hon menar att de ser väldigt allvarligt på detta och att de kan försöka påverka Flextronics. Samtidigt vill hon inte gå in på några detaljer i avtalet med Flextronics och om de har någon juridisk rätt att förmå dem att följa mänskliga rättigheter i arbetslivet.

Gideon håller med om att det är svårare idag än för ett år sedan att göra något åt liknade fall som kommer upp i leverantörsleden. Detta på grund av att Ericsson inte längre bestämmer själva, utan måste påverka sina leverantörer, i detta fall Flextronics. Risken är alltså stor att om en liknande situation som uppstod förra året i Malaysia uppstår idag, skulle det vara svårare att komma till en lösning. För både de lokala fackföreningarna och de internationella fackföreningsinternationalerna är de mer anonyma ägarna ett reellt hot.

<sup>147</sup> LO tidningen den 22 september 2000.

<sup>148</sup> Gopal, V. Telefonsamtal. Augusti 2001.

## Slutkommentar Ericsson

Någonting positivt har uppenbarligen hänt det senaste året med Ericssons arbete med att komma igång med ett arbete kring socialt ansvar ner i leverantörsleden. Planer på en uppförandekod och sociala revisioner sker emellertid parallellt med utvecklingen mot att lägga ut allt större delar av produktionen på leverantörer. Ericsson spelar därmed ett högt spel med sin trovärdighet som etiskt företag. De två inriktningarna är inte helt lätta att förena.

Än så länge har inte Ericsson, på ett trovärdigt sätt, redovisat att de prioriterar frågan om att följa mänskliga rättigheter i arbetslivet. Det som saknas är framför allt skriftliga detaljerade krav och exakt i vilka led dessa ska gälla.

Att Ericsson väljer att inte kommentera de specifika frågor kring miljöeffekter från sådan tillverkning som de uppenbarligen är beroende av, är inte heller övertygande. Har Ericsson kontroll över miljöeffekterna även vid inköp av komponenter? Något bra svar på det får vi inte från Ericsson idag.

Det är också anmärkningsvärt hur Ericsson skärpt sin kommunikation kring dessa frågor sedan förra hösten. När vi sommaren 2001 sökte inköpsdirektör, miljöchef och projektansvarige för arbetet med sociala revisioner blev vi överallt hänvisade till informationschefen, som inte kunnat ge detaljerade svar på våra frågor. Detta är inte en hållbar strategi. Om ett företag är seriöst i sitt etik- och miljöarbete ska det genomsyra all verksamhet, och frågor bör kunna besvaras av de personer som är ansvariga för de olika delområdena. Att till exempel inköpsdirektören inte kan svara på vilka inköpskrav som ställs gentemot leverantörer är märkligt, liksom att miljöchefen inte kan svara på vilka miljöeffekter produktionen ger upphov till. Till Ericssons försvar kan sägas att de precis startat arbetet med dessa frågor och att det därför är naturligt att de känner en viss nervositet kring hur frågan kommuniceras offentligt. Ett stort företag som Ericsson måste dock tåla granskning och kunna debattera i sak.

## Vad ska företagen göra?

De transnationella företagen är oerhört viktiga aktörer i arbetet för förbättrade miljömässiga och sociala förhållanden, inte minst i utvecklingsländerna. Fair Trade Center har utvecklat fyra grundkrav som vi anser att företag bör följa för att verksamheten ska kunna kallas etisk. Nedan jämför vi det vi funnit om Ericsson och Volvo med dessa krav och vi drar en slutsats om i vilken mån dessa företag kan sägas vara etiska.

Fair Trade Center har under flera år varit involverat i arbetet med att utforma uppförandekoder och uppföljning av att dessa följs, främst inom klädbranschen. I Sverige har *Kampanjen Rena kläder* (där Fair Trade Center ingår) tagit initiativ till att driva *Projektet för oberoende kontroll av uppförandekoder i klädindustrin*, vilket syftar till att granska företagens arbete med en antagen uppförandekod. Stora delar av våra förslag om uppförandekoder och hur företagen bör införa dessa bygger på detta arbete. Det förekommer liknande initiativ för oberoende kontroll i fem europeiska länder och i USA. Även om arbetet hittills varit mycket inriktat på klädbranschen, kan paralleller dras till andra branscher.

### Fair Trade Centers fyra grundkrav på internationellt verksamma företag:<sup>149</sup>

1. All produktion och service ska följa FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna och ILOs konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet.
2. Företaget ifråga måste ta sitt miljömässiga och sociala ansvar genom hela produktionskedjan.
3. Företaget måste betala ett pris som gör det möjligt för leverantörer att leva upp till dessa krav.
4. En oberoende granskning av att de tre kraven efterlevs måste tillåtas.

### 1. Följa mänskliga rättigheter i arbetslivet

Lämpligast antar företaget ifråga en uppförandekod, inköspolicy eller dylikt som innehåller vissa minimikriterier<sup>150</sup>. Kriterierna ska sedan gälla ända ner i underleverantörsleden och kan även utökas till att omfatta bakre led i produktionen. Ledstjärnan bör vara att alla som tillverkar eller utför tjänster åt företaget ska ha åtminstone dessa rättigheter garanterade.

Det avgörande är dock hur företaget ifråga inför sin kod eller policy i praktiken. Företaget bör införa interna system för att se till att koden verkligen används och följs. Det behövs utbildning, träning, internkontroll, kommunikation och ansvariga personer.

– Utlovar företagen att de ska följa de mänskliga rättigheterna?

- **Volvo** har en uppförandekod sedan 1982, men den tar inte upp mänskliga rättigheter eller krav på rimliga arbetsvillkor. Volvo uppger att de håller på att ta fram mer detaljerade krav, där även ILO-konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet ska tas med, men ännu är dessa inte färdiga. Volvo uttrycker viljan att dessa krav i så fall ska gälla ner i leverantörsleden, men det är för tidigt att säga om så blir fallet i praktiken.

<sup>149</sup> Fair Trade Centers grundkrav finns som bilaga nr 3.

<sup>150</sup> Förslag till uppförandekod finns som bilaga 4.

- **Ericsson** har etiska riktlinjer som säger att de ska respektera de mänskliga rättigheterna. De är dessutom med i Global Compact som lovar detsamma. Fortfarande är dock riktlinjerna mycket övergripande och går inte in på detaljer om vilka arbetsvillkor som ska gälla för dem som tillverkar åt Ericsson. De uppger att en mer detaljerad uppförandekod håller på att utarbetas. Det är osäkert hur väl Ericsson kommunicerat sina etiska ställningstaganden till leverantörer och underleverantörer. Kommunikationschefen och den person som är ansvarig för avtalet med Ericsson på Flextronics har till exempel inte hört talas om de etiska riktlinjerna.

– Följs de mänskliga rättigheterna i företagens hela verksamhet?

Generellt kan det sägas att arbetet för mänskliga rättigheter är eftersatt. Medan företagen är noga med kvalitetskrav och i viss mån med miljökrav, kontrolleras sällan att de anställda har sina grundläggande rättigheter tryggade. Eftersom båda företagen har verksamhet i Kina och i så kallade ekonomiska frizoner där arbetsrättsliga lagar ofta inte gäller fullt ut, bryter de i vissa sammanhang mot de mänskliga rättigheterna i arbetslivet. Inget av företagen har ett medvetet arbetssätt för att hantera kraven om mänskliga rättigheter där dessa inskränks av lokala lagar eller undantag från lagar. Detta tyder på eftersatt uppföljning i de fall de har utlovat att följa dessa principer. Det är även tydligt att ju fler underleverantörsled, desto större risk för att företaget inte kan kontrollera arbetsvillkoren, och därmed kan de ovetandes göra sig skyldiga till brott mot mänskliga rättigheter i arbetslivet.

Ericsson är det av företagen som kommit något längre när det gäller att också kontrollera om kraven följs, åtminstone i den egna produktionen. De startade våren 2001 interna revisioner inom sin egen produktion i Kina och Brasilien.

Exempel som motsäger att företagen följer de mänskliga rättigheterna i all sin verksamhet är:

- **Volvo** har fyra anläggningar i Kina med totalt omkring tretusen anställda. De anställda har inte rätt att organisera sig fackligt utifrån kinesisk arbetsrättslag. Volvo vidtar inga åtgärder för att se till att de anställda på annat vis kan uttrycka sitt medbestämmande. Peter Danielsson, miljöchef vid Volvo Bussar, uttrycker det som att verksamheten i Kina inte är "volvofierad", när han kommenterar arbetsvillkoren och arbetsmiljön i anläggningarna i Kina.
- På **Ericssons** fabrik som i juni 2001 togs över av **Flextronics**, arbetar de anställda 12 timmar per dag, vilket strider mot ILO-konventionen om arbetstid (men inte malaysisk lag). Fackförbundet uppger att Flextronics är känt för att vara antifackligt och de anställda har redan fått besked om att de inte ska få be på arbetstid och att de ska börja en timme tidigare på dagen.
- **Ericsson Mobile Communication** försökte så sent som våren och sommaren 2000 bli av med fackföreningen vid sin tillverkning i Malaysia. Det gick så långt att Metallinternationalen, IMF, fördömde Ericsson i en resolution, och fallet uppmärksammades i svenska media innan Ericsson löste problemet.
- **Sony**, som nu går samman med **Ericssons** mobiltelefonverksamhet, har också försökt omklassificera sin verksamhet i Malaysia för att slippa organiserade arbetare. Fallet har lösts nyligen efter att Metallinternationalen kontaktat Sonys huvudkontor i Japan.

## 2. Följa upp sociala och miljömässiga konsekvenser

Ett företag ska ta ansvar för verksamhetens totala miljöpåverkan och sociala påverkan från råvara till avfall. Kravet är givetvis omfattande. Fair Trade Centers krav innebär att företagen ska uppfylla samma minimikrav på miljöansvar och socialt ansvar oavsett geografiskt område. I de fall där infrastruktur för exempelvis avfallshantering och dylikt inte finns, bör företagen noga planera hur övergången mot godkänd nivå ska genomföras. I annat fall riskerar företagen att ytterligare förvärpa utvecklingsländernas eftersläpning i övergången till ny teknik och miljövänligare lösningar.

Företaget bör genomföra konsekvensanalyser innan de gör nya investeringar, projekt eller etablerar produktion. De kan då identifiera speciellt riskfyllda marknader och undersöka sociala och miljömässiga förhållanden innan produktion startar (precis som företaget gör om pris och kvalitet).

Företaget bör se till att minimera den skadliga påverkan av investeringar, projekt, produktion av varor eller tjänster. De bör vidare lägga om verksamheten mot varor och tjänster som gynnar en långsiktigt hållbar utveckling (till exempel inte introducera kolkraftverk, kärnkraft eller megadammar i utvecklingsländer).

Företaget kan söka kunskap från fackföreningar och lokala organisationer som arbetar med mänskliga rättigheter och miljö. Slutligen bör företaget, om de menar allvar med ett socialt och miljömässigt ansvar, gå ur, eller inte gå med i industrilobbygrupper som motverkar en förstärkt miljö- och socialpolitik.

Generellt sett finns ett problem med ökad utkontraktering och många led av underleverantörer. Företagen följer på sin höjd upp krav i sitt första leverantörsled. Samtidigt är det oftast längre bak i kedjan, där den anonyma produktionen av komponenter och råvaror sker, som de största miljö- och sociala problemen finns. Inget av företagen har ännu ett trovärdigt angreppssätt för att hantera denna produktionsstruktur. Ericsson uttalar att de har en ambition att följa upp krav om socialt ansvar i underleverantörskedjan, men det kommer troligtvis att dröja ganska länge innan de på ett trovärdigt sätt kan säga att de har kontroll över detta. Speciellt som deras övergripande strategi går i motsatt riktning genom att de säljer ut allt fler delar av produktionen till leverantörer, vilket ger mindre insyn och kontroll.

Båda företagen hänvisar mycket till de miljöledningssystem som byggs upp i de olika bolagen. Men miljöledningssystemen säger inget om den faktiska miljöpåverkan, endast hur organisationen för miljöarbetet ser ut.

En grundläggande fråga är om företag följer en global standard eller om de endast följer lokala lagar. Eftersom regeringarna i utvecklingsländer ofta försöker anpassa de lokala lagarna för att attrahera utländska investeringar och därmed lägger sig på en låg nivå, kan policyn att följa lokala lagar utnyttjas till att bryta mot den egna uppsatta nivån. Idén med principer och uppförandekoder, om de ska ha någon mening, är ju att företagen ska följa en global standard oavsett i vilket land de verkar.

- **Volvo:** Uppgifter om att Volvo fortfarande säljer lastbilar med miljöstandard Euro 0 i Afrika tyder på att Volvo brister i sin ambition att ha en global standard, det vill säga det interna beslutet att inte sälja modeller som är mer än en klass sämre än den bästa (ur miljösynpunkt). Även fallet med ackumulerat farligt avfall på Volvo SMAs bakgård (Malaysia) tyder på brister i implementering av miljöansvaret. Ett annat exempel är att det vid lackering i Malaysia släpps ut uppemot 25 kilo lösningsmedel per bil, medan det i Sverige finns teknik på plats som begränsar utsläppen till 2 kilo per bil.

- **Ericsson:** Studierna som Fair Trade Center och Svenska Naturskyddsföreningen låtit göra i Malaysia och Kina visar på ett antal grundläggande miljöproblem från basproduktionen av elektronikkomponenter. Att som Ericsson välja att inte kommentera dessa är olyckligt. Ericsson har relativt utvecklade miljökrav gentemot sina leverantör, och de har även börjat undersöka vilka material som används och dessas miljöeffekter. Vad som återstår att få besvarat är om miljökraven gäller även i produktionen av till exempel kiselplattor, och hur tillverkarna i så fall hanterar exempelvis det stora kravet på rent vatten i denna produktion. Eftersom mycket av elektronikkomponenterna till basproduktionen köps in på världsmarknaden, verkar det idag tyvärr inte som om Ericsson tar ansvar ända ner i kedjan. Vare sig vad det gäller miljömässiga eller sociala krav.
- En annan fråga som har med denna punkt att göra är företagets involvering i industrilobbygrupper. Både Volvo och Ericsson ingår i lobbygrupper som bedriver en kontroversiell lobbying i miljö- och sociala frågor. Företagens svar på våra frågor om detta antyder att det inte finns någon genomtänkt strategi för detta, och risken är därför uppenbar att de genom bransch- och lobbyorganisationer verkar för mål som de som enskilda företag reserverar sig mot.

### 3. Betala för kraven

Det är uppenbart att det kostar pengar och resurser att uppfylla kriterier om mänskliga rättigheter i arbetslivet. Problemet i införandet av sociala och miljömässiga krav är ofta att företagen har relativt lätt att uttala krav gentemot sina leverantörer, men svårare att betala för att leverantörerna ska ha en möjlighet att följa dessa.

Det är avgörande att förändringar görs i själva handelsrelationen mellan företaget och leverantörerna, om riktlinjer ska bli något mer än vackra ord. Förändringar kan till exempel ske genom att företaget ger mer tid för att genomföra order, att parterna skriver längre kontrakt som ger större säkerhet för leverantören eller att företaget betalar ett något högre pris.

Koden eller riktlinjerna ska införlivas i företagets vanliga affärer. Kraven på sociala och miljömässiga förhållanden är en del av förhandlingarna, och det bör göras klart för alla parter att det kostar något att genomföra kraven.

Både Volvo och Ericsson väljer att flytta arbetsintensiv produktion med låg know-how till utvecklingsländer. De försöker på så sätt göra basproduktion och sammanställning billigare. I sökandet efter billigare produktion finns dock en fara för att företagen kompromissar med ambitionen att betala de nödvändiga kostnaderna för sociala och miljömässiga förbättringar som krävs om investeringarna verkligen ska leda till en hållbar utveckling för länderna ifråga.

- **Volvo** uppger att det är svårare att följa en hög miljöstandard i *joint ventures* med lokala företag, till exempel i Kina. Här blir det en fråga om vem som ska stå för kostnaden för förbättringarna. Volvo förefaller ovilliga att ensamma bekosta förbättringar, samtidigt som den lokala parten ofta inte har de ekonomiska förutsättningarna för att förbättra till en "volvofierad" nivå.

- **Ericsson** lägger nu ut större delen av sin produktion på leverantörer, som i sin tur förlägger produktion till lägstkostnadsländer i Asien och Centraleuropa. De försöker pressa priserna, speciellt för de billiga modellerna av mobiltelefoner. Risken som Ericsson löper är att priserna pressas så hårt att arbetsvillkor och arbetsmiljön eftersätts. Det viktigt är här att Ericsson ser till att leverantörerna även har räknat in kostnaderna för att goda arbetsvillkor och miljöhänsyn ska kunna garanteras i produktionen.

#### 4. Öppenhet

Oberoende kontroll och insyn innebär att företag dels har ett eget uppföljningsarbete kring arbetsvillkor och miljö, dels är öppna för insyn utifrån. Även om ett företag har infört alla punkter ovan, och själva tycker att de har en bra kontroll på sitt arbete, krävs oberoende insyn. Erfarenhet från flera års arbete inom kläd- och sportskobranchen visar att frivilligorganisationer kan få fram information som företagen själva, trots ibland ambitiöst internt kontrollarbete, inte vetat om eller sett. För företagets trovärdighet behövs en oberoende insyn i hur företaget klarar sina åtaganden.

Som har nämnts ovan pågår just nu flera försök med oberoende kontroll av klädföretag. Dessa försök kommer säkerligen snart att sprida sig till flera branscher<sup>149</sup>.

Näringslivet är samtidigt ofta mycket skeptiskt till oberoende kontroll och menar att det är onödigt och begränsande. Argumentet bygger på att det är bättre att få med sig flera företag på frivillig basis och att kontroll endast kan verka avskräckande. I längden håller inte detta argument. Ju större konsument- och aktieägartryck i dessa frågor, desto mer kommer det att krävas av företagen att de öppnar sig för oberoende insyn. Annars riskerar hela frågan att grumlans av att många inte tror på vad företagen säger att de gör.

Inom området oberoende kontroll brister båda företagen idag, men frågan väcks allt oftare och både Ericsson och Volvo diskuterar att komma ut med så kallade social rapporter.

- **Volvo:** Då de inte har några krav kring sociala villkor, har de heller ingen uppföljning av dem. Det saknas dock även planer för uppföljning av de affäretiska riktlinjerna (behandlar mutor, diskriminering med mera) som finns i företaget sedan 1982. Därmed är Volvo knappast redo för oberoende granskning ännu, och har heller inte tagit ställning till detta.
- **Ericsson** har idag påbörjat uppföljning av sina etiska riktlinjer med till exempel revisioner på de egna anläggningarna i Kina och Brasilien. De har ännu inte tagit ställning till oberoende kontroller.

<sup>151</sup> För mer information om oberoende kontroll, besök till exempel hemsidorna: [www.somo.nl/monitoring](http://www.somo.nl/monitoring), [www.sa8000.org](http://www.sa8000.org), [www.ethicaltrade.org](http://www.ethicaltrade.org). I Sverige kan man kontakta Projektet för oberoende kontroll av uppförandekoder i klädtilverknigen, tel. 08-6432736.

## Avslutande kommentar

Fair Trade Center har med denna rapport velat belysa företagens ansvar för miljömässiga och sociala villkor i deras verksamhet i utvecklingsländer. Det är tydligt att dessa frågor är ett nytt område för många företag, och reaktionerna på vår undersökning har varit därefter. Vi hoppas att rapporten kan leda till att företagen ytterligare skyndar på och prioriterar detta område i konkreta handlingar.

Det är också av vikt att arbetet kring företagens sociala och miljömässiga ansvar belyses i Sveriges handels-, näringslivs- och biståndspolitik. Till exempel finns fortfarande oftast inga sociala krav i Sveriges offentliga upphandling, varken i statlig upphandling eller hos landsting och kommuner. Frågan om transnationella företags inflytande över det politiska beslutsfattandet bör föras upp till debatt. De allt mer betydelsefulla industrilobbygrupperna bör granskas kritiskt.

Handelspolitiskt bör Sveriges ståndpunkt vara att de transnationella företagens dominans över världshandeln är ett hinder för fri internationell handel på lika villkor. Större prioritet bör läggas på frågan om internhandel och monopol- och kartellbildningar inom förhandlingar i WTO.

Närmare fyra procent av Sveriges bistånd är näringslivsbistånd<sup>152</sup>. Det borde vara självklart att dessa biståndsprojekt utmärks av högt ställda krav vad gäller mänskliga rättigheter i arbetslivet och sociala och miljömässiga förhållanden<sup>153</sup>. Även Exportkreditnämndens arbete bör prövas så att verksamhet som de stödjer följer mänskliga rättigheter i arbetslivet och främjar en hållbar utveckling.

Frivilligorganisationer med pengar att placera eller som har sponsringsarbeten med företag, fondförvaltare som marknadsför etiska fonder, biståndsorgan med näringslivssamarbeten och staten som ansvarar för bilden av Sverige utomlands, alla borde de ha ett starkt intresse av att utöka granskningen av de svenska företagens verksamhet i utvecklingsländer.

---

<sup>152</sup> Sidas årsredovisning 2000.

<sup>153</sup> Fler förslag från Fair Trade Center till svensk politik för utveckling kan läsas i utredningen *Kunder för utveckling – förslag till den parlamentariska kommittén för svensk politik för global utveckling* – Globkom, Bjurling och Pivén, april 2001, [www.globkom.net](http://www.globkom.net).

## BILAGA I Volvos kommentarer

Frageställningen om företags sociala ansvar är relevant och viktig. Vi sympatiserar med många av de frågeställningar som berörs i de sammanhang då man talar om detta och delar uppfattningen att det finns områden den privata sektorn har inflytande över och är den institution som är bäst lämpad att agera.

Volvo har sedan grundandet på 1920-talet verkat i nära samarbete med samhället. Såväl de båda grundarna som senare koncernchefer har alla understrukit att Volvo har ett stort ansvar, framför allt inom följande områden:

- Alla aspekter av kvalitet och säkerhet var grundläggande för Volvo redan från starten. Volvos produkter utvecklas i nära samarbete med alla berörda parter i samhället, och har varit framgångsrika i att ständigt finna nya lösningar. Många av dessa genombrott har vi delat med oss av till andra utan kostnad, för att de ska komma en större del av samhället till godo.
- Miljöfrågorna var tidigt i fokus i Volvo, både vad gäller våra anläggningar och utveckling av våra produkter. Myndigheterna har full insyn i vår verksamhet och på våra anläggningar och vi eftersträvar att gemensamt finna de bästa lösningarna. Sedan länge genomför vi en systematisk genomsyn av våra verksamheter på global nivå genom miljörevision. Alla våra anläggningar följer gemensamma minimikrav. Vi arbetar öppet utifrån den så kallade försiktighetsprincipen och ser med största allvar på klimatfrågan och andra frågeställningar som kan väckas vid användandet av våra produkter.
- Volvos medarbetare är vår viktigaste resurs och vi arbetar för ett arbetsklimat med högt i tak och möjligheter till personlig utveckling. Alla medarbetare har möjlighet att uttrycka sina åsikter, bland annat genom en årlig enkät. Medarbetarsamtal (så kallade utvecklingssamtal) genomförs regelbundet och samtliga omfattas av ett vinstrelaterat bonussystem. Vi har även arbetat aktivt för att öka diversifieringen bland medarbetarna, ända upp i koncernens ledningsgrupp, och har idag en större andel icke-svenska medarbetare än någonsin.
- Andra exempel på vårt samhällsengagemang är de skolor vi driver tillsammans med lokala myndigheter, lokala och internationella utbildningsprojekt och den forskning vi stödjer via våra forskningsstiftelser.

För nästan två år sedan inleddes en intern diskussion om hur vi ser på vårt företag, vårt förhållningssätt till varandra, till kunder, ägare och andra parter i samhället och vår värdebas. Detta resulterade i visionen "the Volvo Way". Vi står nu ödmjuka inför arbetet att strukturera och förankra vägen för att nå denna vision. Det är en process som kräver mycket utrymme, för att verkligen kunna nå genomslag i hela koncernen, och innebär dels en inventering av pågående arbete och dels nya förhållningssätt och strategier. I denna process är en kontinuerlig dialog med alla parter nödvändig det är mycket viktigt att dialogerna kan fortsätta så öppet som möjligt. Volvo avstår därför från att i detalj kommentera föreliggande rapport.

Ericsson ser positivt på Fair Trade Centers verksamhet. Vi har arbetat länge med sociala och etiska frågor och har tillsammans med bland annat FN ett flertal program inom arbetsrätt, miljö, barnarbete osv. Vi har också utvecklat Ericsson Response, ett program för att snabbt få igång en fungerande telekommunikation i katastrofområden i samarbete med Röda Korset med flera.

Våra värderingar har i över 100 år byggt på respekt för andra kulturer och enskilda individer och nu systematiserar vi detta arbete. Vi är i slutfasen med att färdigställa ett "Code of Conduct" baserat på FNs och ILOs konventioner – ett övergripande etiskt och socialt direktiv för hur vi ska bedriva vårt arbete runt om i världen som även innefattar våra underleverantörer. Vi har också initierat undersökningar (audits) där vi på plats i våra fabriker går igenom hur det etiska och sociala arbetet bedrivs.

Som ett affärsdrivande företag måste Ericsson ta hänsyn till en rad olika faktorer. Inte minst vikten av att arbeta långsiktigt och bygga vidare på företagets affärstraditioner. Ericsson har tillverkat högteknologiska produkter i olika delar av världen i över 100 år. Oftast har tillverkningen startat som en del av en affärsuppgörelse i syfte att ge arbete åt lokalbefolkningen samt att överföra tekniskt kunnande. Här har kvalitet varit det dominerande kravet, inte ett lågt pris och Ericsson har överfört mycket kunskap och den svenska tillverkningskulturen.

Vi väljer att inte i detalj kommentera Fair Trade Centers rapport utan att i stället fokusera på några områden där vi vill komplettera bilden av vår verksamhet.

I rapporten beskrivs en rad allmänna problem med kemikalier och material inom elektronikindustrin. Vi vill understryka att vi inte känner igen de problemen i våra fabriker. Alla Ericssonfabriker i hela världen, såväl svenska som kinesiska, har haft samma krav på varsamheten och omhändertagande av farliga ämnen. Sedan 1990 har fabriker också regelbundet inspekterats enligt ICCs principer (International Chamber of Commerce) för miljörevisioner. Ericsson har också samma krav på sina leverantörer genom krav på miljöledningssystem och krav att använda vår lista *Banned and Restricted substances*.

För att följa upp användningen av vissa substanser och ämnen och därigenom tränga djupare ner i leverantörskedjan har Ericsson utvecklat ett system för materialdeklarationer. Leverantörer ombedes göra en för varje levererad komponent eller produkt, och våra inköpare och konstruktörer får då varningar om våra krav inte följs. Detta arbetssätt är ett effektivt sätt att öka våra leverantörers kunskap. Strategin är inte helt implementerad men vi strävar efter få en de facto-standard i leverantörskedjan.

Slutligen vill vi påtala att vi välkomnar utvecklingen mot ett ökat fokus på sociala och etiska frågor – och att vi nu ska fortsätta att strukturera vårt eget arbete.

## BILAGA III Fair Trade Centers plattform

*Antagen av styrelsen den 25 april 1998*

### Syfte

- Genom att befrämja rättvis handel med utvecklingsländer vill vi ge alla länder möjlighet att uppnå en hållbar utveckling.
- Fair Trade Center vill skapa debatt om följderna av den internationella handeln och företagens internationalisering. Vi vill påverka näringslivet till större globalt ansvarstagande för deras ekologiska och sociala inverkan.
- Vi vill tydliggöra sambanden mellan enskilda individers konsumtion i Sverige och effekter på miljön och sociala förhållanden långt härifrån och därmed underlätta för fler människor att konsumera medvetet.

### Bakgrund

Internationaliseringen gör att det ömsesidiga beroendet mellan länder, företag och människor ökar. Globaliseringen skapar positiva möjligheter, men ger också upphov till sociala och ekonomiska spänningar och miljömässiga problem som kräver nya former av politisk styrning. Idag finns inget fullgott regelverk på internationell nivå som kan möta denna utmaning.

En väg att verka för förbättrade sociala och miljömässiga förhållanden i olika länder är att konsumenterna ställer högre krav på information om företagets produktion. Därmed tvingas företagen att följa bland annat internationella överenskommelser om mänskliga rättigheter i arbetslivet och miljökonventioner. Konsumenternas möjligheter att driva på miljöanpassningen i näringslivet har fått stort genomslag de senaste åren. Från att först ha gällt främst näraliggande miljöproblem växer konsumenternas intresse nu för miljöfrågor och sociala frågor kring produktion i andra länder.

Ett problem vid produktionen i utvecklingsländer är att de fattigaste ländernas produkter tenderar att falla i pris. Handeln med dessa produkter kontrolleras av 3-6 företag per bransch. Producenten har mycket litet inflytande över pris och villkor i handeln. De länder som har påbörjat en industrialisering har delvis andra problem. De länder som inte kan konkurrera med kunskap tvingas konkurrera med hjälp av förmånliga villkor för arbetsintensiv produktion. I praktiken innebär det att barn, unga kvinnor och män tvingas arbeta under omänskliga arbetsvillkor. De stora uppköparna – ofta märkesföretag – har stora möjligheter att diktera villkoren för handeln.

Idag produceras en stor del av våra vanligaste konsumtionsvaror utan någon som helst insyn. Fair Trade Centers arbete syftar till att göra det möjligt för konsumenter och sparare att välja produkter och tjänster utifrån etiska krav och därmed sätta press på företagen att ta större ansvar.

När Fair Trade Center ställer krav på företagen och deras verksamhet i utvecklingsländer gör vi det utifrån följande kriterier:

### **1. Respekt för de mänskliga rättigheterna**

All produktion och service ska följa FNs deklaration för de mänskliga rättigheterna liksom ILOs (International Labour Organisation) konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet. Dessa omfattar bland annat organisationsfrihet, rätten till en säker och hälsosam arbetsmiljö, förbud mot tvångsarbete och rätten för en var att uttrycka sig fritt utan att utsättas för repressalier.

### **2. Miljömässigt och socialt ansvar i hela produktionskedjan**

Företagen har ansvar för sina verksamheters direkta och indirekta effekter på människor och miljö. Företag som har anläggningar i olika länder ska tillämpa samma nivå på miljö- och hälsoskydd vid alla anläggningar. Företag bär ansvar för sociala kostnader och miljöbelastningar vid produktionen. Detta gäller även vid nedläggning/förflyttning av verksamheten.

### **3. Ett rättvist utbyte - mer betalt till producenten**

Handeln ska förbättra utvecklingsmöjligheterna för båda parter. Importören i Sverige ska betala ett pris som garanterar att producenten kan leva upp till ovan ställda krav. Rättvisemärkning är ett sätt att verka för detta. Märkningen bygger på direktkontakt mellan producenten i tredje världen och återförsäljarna, och på långsiktiga kontrakt som ger parterna ytterligare säkerhet.

### **4. Insyn och demokratiskt inflytande**

Företagen ska informera konsumenterna om hur deras produktion går till. Företagen ska vara öppna för granskning från folkrörelser och fackföreningar, till exempel genom oberoende kontroll.

## BILAGA IV Förslag till uppförandekod

*Förslaget är utformat utifrån Kampanjen Rena kläders kod som antagits av 100-tals organisationer och fack i elva europeiska länder.*

### **Inget tvångsarbete**

Det ska inte användas någon form av tvångsarbete, inklusive slavarbete eller fängslad arbetskraft (ILO konventionerna 29 och 105). Arbetarna ska inte heller tvingas lämna depositioner eller identitetshandlingar hos arbetsgivaren.

### **Ingen diskriminering**

Lika behandling och möjlighet ska gälla oavsett kön, nationalitet, etnisk-, religiös-, politisk- eller social tillhörighet (ILO konventionerna 100 och 111).

### **Barnarbete förekommer inte**

Det ska inte förekomma något barnarbete. Endast personer över 15 år eller över obligatorisk skolålder ska anställas (ILO konvention 138). Fullgod ekonomisk hjälp i en övergångsperiod och lämpliga utbildningsmöjligheter ska erbjudas till före detta barnarbetare (se nedan för en utförligare diskussion).

### **Organisationsfrihet och rätten att teckna kollektiva avtal respekteras**

Rätten för alla arbetstagare att skapa och delta i fackföreningar och förhandla kollektivt ska respekteras (ILO konvention 87 och 98). Fackföreningsrepresentanter ska inte diskrimineras och ha den tillgång till arbetsplatsen som är nödvändigt för att utföra representation (ILO konvention 135 och rekommendation 143). Arbetsgivare ska inta en positiv och öppen inställning till fackföreningsverksamhet.

### **Levnadslöner betalas**

Löner och förmåner för en normal arbetsvecka ska nå upp minst till den legala miniminivån eller industrins minimistandard och alltid vara tillräcklig för att täcka basbehoven för arbetarna och deras familjer samt ge någon ytterligare inkomst. Att dra av lönen eller ta bort förmåner som disciplinär åtgärd ska inte tillåtas. Alla arbetare ska informeras skriftligt på ett förståeligt sätt om löne- och förmånsvillkoren för anställningen innan de anställs.

### **Arbetstiden är ej orimlig**

Arbetstiden ska följa lagen och industrins standard. I vilket fall ska arbetarna inte arbeta mer än 48 timmar per vecka reguljärt och ha ledigt minst en dag per 7 dagars period. Övertid ska vara frivillig och inte övergå 12 timmar per vecka (ILO-konvention 1). Övertid ska inte krävas på reguljär basis och ska kompenseras extra.

### **Säker och hälsosam arbetsmiljö**

En säker och hygienisk arbetsmiljö ska erbjudas. Fysisk misshandel, eller hot om fysisk misshandel, straffåtgärder, sexuella eller andra trakasserier eller hotelser från arbetsgivaren är inte tillåtet.

## Riktiga anställningar

Skyldigheter enligt arbetsrättslagar och sociala förmåner ska inte undvikas genom kontraktsanställningar eller i andra former. Yngre arbetstagare ska få möjlighet att delta i utbildningsprogram.

### Uppförandekoder

- En uppförandekod innehåller krav på rimliga arbetsvillkor som företag ställer på produktionen av dess varor eller tjänster.
- Exempel på krav som ställs är; maximal arbetstid, lönenivåer, ej barnarbete, säker arbetsmiljö och fackliga rättigheter.
- Företag kan anta egna uppförandekoder eller koder som tagits fram av fackförbund och organisationer.
- *Clean Clothes Campaign* antog en kod 1997 som man förhandlar om med företag i Sverige, Holland, Schweiz och Frankrike.
- Kända företag som antagit koder är bl a Nike, Reebok, Levi Strauss, Hennes & Mauritz, Kapp Ahl och Lindex.
- De första koderna antogs i början av 90-talet.
- Uppförandekoder har kritiserats för att inte leda till någon egentlig förbättring för arbetarna.

### För att vara en "bra" kod anser fack/enskilda organisationer att koden ska:

- innehålla alla grundläggande ILO-konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet.
- följas av ett internt kontrollsystem, samt i förlängningen även oberoende verifikation (med insyn från fackföreningar och ideella organisationer.)
- införas i samverkan med leverantörerna, där frågan om kostnaden och tidsplaner för förbättringar kan föras mellan leverantör och inköpande företag.

*Källa: Kampanjen Rena kläder och Projektet för oberoende kontroll.*

För mer information om oberoende kontroll i Europa: [www.somo.nl/monitoring](http://www.somo.nl/monitoring)

# Källor

## Skriftliga källor

- AB Volvo: Affärsetiska riktlinjer för Volvo-koncernen.
- AB Volvo: *Volvo-for life – en redovisning av ansvarsfullt företagande år 2000.*
- AB Volvo: *Volvos miljöredovisning 1999.*
- AB Volvo: *Volvos PQP 7 Miljö.*
- AB Volvo: *Volvos årsredovisning 2000.*
- AB Volvo: *Volvos årsredovisning 1999.*
- Action21: *From Cradle to Grave – Report from the Action21 fieldstudy on TNCs* 1994.
- Amnesty International och The Prince of Wales Business Leaders Forum: *Human Rights – Is it any of your business?* 2000.
- Areskog och Nilsson: Långlivade ämnen i kortlivade lurar, *Miljöaktuellt*, nr 5. 21/6 2001.
- Areskog och Nilsson: Mobiltelefonberget växer, *Miljöaktuellt*, nr 5. 21/6 2001.
- Areskog och Nilsson: Snabb slakt av gammal nalle, *Miljöaktuellt*, nr 5. 21/6 2000.
- Balakrishnan, N.: *Electronic industry survey: a case study of Penang*. Sahabat Alam Malaysia. 2000.
- Bekele, S.: Kravmaskinen, *Veckans Affärer*. nr 38. 18/9 2000.
- Bekele, S.: Lönande band, *Veckans affärer*. nr 38. 18/9 2000.
- Bjurling K.: *Ekonomiska frizoner och Svenska företags sociala ansvar - Hur går det ihop?* Ekonomisk Historiska institutionen, Stockholms Universitet. 2001.
- Björklund, M. och Croneborg, M. Varning för todspressade styrelseproffs. *Dagens Nyheter*. 7/4 2001.
- BusinessWeek: 9/7 2001.
- CIA: *The World Factbook*. 2000.
- Dagens Nyheter*: Ericssons förhandlingar med Sony i slutfasen. 27/8 2001.
- Dagens Industri*: 90 000 anställda vid årets slut. 20/4 2001.
- e-tik och affärer: Nr 10. 28/8 2001.
- Ericsson: *Ericsson Environmental report*. 1999.
- Ericsson: *Ericssons etiska riktlinjer. Corporate culture – Our values*
- Ericsson: *Ericssons årsredovisning*. 2000.
- Ericsson: *Supplier Environmental Requirements – A Life Cycle Approach*. 2000.
- Eriksson G.: Regeringen hycklar inte, *Dagens Nyheter*. 3/7 2001.
- Far Eastern Economic Review: 1990. Kopia på annonsen finns hos författaren.
- Fjellman, E.: 1 500 får gå när priset pressas, *Dagens Nyheter*. 8/8 2001.
- Hammarström, M.: Uppsägningar dyra för Nolato, *Dagens Industri*. 2/5 2001.
- Hannerz, N och Bergh de Medeiros, H.: *Miljömässiga och sociala konsekvenser vid tillverkningen av konsumentelektronik*. Fair Trade Center. 2001.
- Hebrand, S.: Den goda viljan, *Chalmers Magasin*. nr 1. 2001.
- Hoedeman, O.: *Challenging Corporate Control over EU Trade and Investment Policies*. Corporate Europe Observatory. 2001.

*IMF NewsBriefs*: Resolution on Ericsson and Sony. No. 26/2000. 22/6 2000.

Koblanck, A.: Ericssons OS-stöd orubbat, *Dagens Nyheter*. 3/7 2001.

Lappalainen, T.: Ericssons mobiltelefoner går varma, *LO-tidningen*. 18/2 2000.

Lujun, C. och Boyang, C.: *Environmental and Social effects of production of electronics – An investigation of the electronics industry in China*. 2001.

LO-TCO Biståndsnämnd: *Kränkningar av fackliga rättigheter*. 1999.

LO-TCO Biståndsnämnd: *Kränkningar av fackliga rättigheter*. 2000.

LO-tidningen. 22/9, 2000.

Metalls utredningsavdelning: *15 storföretag 1996/1997: Tema outsourcing*. 1997.

*Metro*: Svart lista över anställda. 26/10 2000.

Nilsson, M.: Ericsson föll som en sten, *Aftonbladet*. 26/1 2001.

Pamlin, P.: *De transnationella företagen och samhällsutvecklingen – vår tids Leviathan*. Miljöförbundet Jordens Vänner. 2000.

Pamlin, D.: Svensk export och skuldfrågan – möjligheter och utmaningar för exportkreditgarantier. *Globala Studier*. Nr 7. Forum Syd. 2001

Pivén, J. och Bjurling, K.: *Kunder för utveckling – förslag till den parlamentariska kommittén för svensk politik för global utveckling – Globkom*. Globkom. April 2001.

Rosenberg, P. och Pile, C.: Befogat med trafikskatt på koldioxid. *Dagens Industri*. 28/7 2001.

Sida: *Sidas årsredovisning 2000*.

Sjögren, S.: Telefonfiaskot fullbordat Ericsson lyckades inte att göra mobiltelefonerna lönsamma, *Göteborgsposten*. 27/1 2001.

SOU 2000:23: *Klimatkommitténs betänkande*.

Sundh, W.: *Ett ökat samhällsansvar-en risk för företag? Fallstudie: AB Volvo*. Göteborgs universitet. 2000.

*Svenska Dagbladet*: Ericsson avvisar rykten om vinstvarning. 14/10 2000.

*Svenska Dagbladet*: Ericsson flyttar ut produktion från Sverige. 14/10 2000.

Svenska Naturskyddsföreningen. *Pressmeddelande*. 6/9 2000.

Svensson, Y.: *A Study of Three Swedish Multinational Companies in Malaysia - Why they establish in Malaysia and multinational companies relation to an underdeveloped country*. Stockholms universitet. 1999.

UNCTAD: *World Investment Report 2000*.

UNDP: *Human Development Report 2000*.

Waikla, R.: Ericsson sparkar 12 000. *Dagens Industri* 21/4 2001.

Wallerius, A.: Gifter kan förklara mobilsjuka, *Ny Teknik*. 4/5 2000.

Widqvist, U. och Carlsson Widqvist, C.: Ekonomiska frizoner, laglöst land. *Omvärldsbildning: Barnarbete, frizoner och världshandel*. 2000.

Volvo Lastvagnar: *Lastbilen i samhället*.

Volvo Lastvagnar: *Volvo Lastvagnar och miljön*.

Öhman, D.: Leveransförsening stort problem, *Dagens Nyheter*. 22/7 2000.

## Hemsidor

AB Volvo  
<http://www.volvo.com>

BusinessWeek  
<http://www.businessweek.com>

Coalition for a Humane Economy  
<http://www.che-2000.org>

Corporate Europe Observatory  
<http://www.xs4all.nl/~ceo>

Corporate Watch  
<http://www.corpwatch.org>

Dagens Industri  
<http://www.di.se>

Ericsson  
<http://www.ericsson.se>

Ericssons leverantörskrav  
[http://www.ericsson.com/environment/supplier\\_guides.html](http://www.ericsson.com/environment/supplier_guides.html)

Ethical Trading Initiative  
<http://www.ethicaltrade.org>

European Initiatives on Monitoring and Verification of Codes of Conduct in the Garment and Sportswear Industry  
<http://www.somo.nl/monitoring>

Fair Trade Center  
<http://www.fairtradecenter.a.se>

Fortune  
<http://www.fortune.com>

Global Compact  
<http://www.unglobalcompact.org>

Globkom  
<http://www.globkom.net>

Kampanjen Rena Kläder  
<http://www.renaker.org>

Public Citizen  
<http://www.tradewatch.org/otherissues/TABD/tabdlinks.htm>

Silicon Valley Toxics Coalition  
[www.svtc.org](http://www.svtc.org)

Social Accountability International, SAI  
<http://www.sa8000.org>

Transatlantic Business Dialogue  
<http://www.tabd.com>

Volvo Personvagnar  
<http://www.citizenship.volvocars.com>

## Muntliga källor

### – Ericsson

Gideon, Pia: informationschef vid Ericsson. Intervju augusti 2001.

Hedblom, Mats-Olov: miljöchef vid Ericsson. Oktober 2000.

Jonsteg, Fredrik: tal på UNDP-seminarium i Stockholm. Oktober 2000.

Lager, Stefan: key count manager vid Flextronics. Augusti 2001.

Lindgren, Lotta: kommunikationschef vid Flextronics. Augusti 2001.

Westerberg, Bo: inköpsdirektör vid Ericsson. Augusti 2001.

Westmark, Mikael: Manager Issues Communication vid Ericsson. Intervju augusti 2001.

### – Volvo

Danielsson, Peter: miljöchef vid Volvo Bussar. September och oktober 2000.

Dryséus, Ingemar: miljöchef vid Volvo Lastvagnar. Oktober 2000.

Falck, Lennart: ansvarig för miljöskydd vid Volvo Personvagnar. Oktober 2000.

Gevert, Lena: koncernsamordning miljö vid AB Volvo. Augusti 2001.

Horkeby, Inge: miljörevisor vid AB Volvo. Oktober 2000.

Jeverstam, Ulf: AB Volvo. Oktober 2000.

Laks, Mihkel: Volvo Personvagnar. Oktober 2000.

Lycén, Bo: Volvo Bussar. Oktober 2000.

Nilsson, Malin: Miljö- och samhällsfrågor AB Volvo. Oktober 2000 samt Augusti 2001.

### – Övriga

Andersson, Sven-Åke: ombudsman vid Metall. Augusti 2001.

Olsson, Jan-Åke: Svenska Metall. September 2000.

Pile, Claes: Trafikhandläggare vid Svenska Naturskyddsföreningen. Augusti 2001.

Rick, Ulf: Kemikalieinspektionen. Augusti 2001.

Steiert, Robert: Metallinternationalen. Augusti 2001.

Westermark, Lars: Naturvårdsverket. Oktober 2000.

## Korrespondens

Anastasiadis, S. (European Federation for Transport and Environment): e-post meddelande. Augusti 2001.

Gopal, V. (generalsekreterare EIWU): e-post meddelande. Augusti 2001.

Ericsson Mobile Communication Malaysia: *brev till EIWU*. 1/6 2000. Kopia finns hos författaren.

Leung, P. (Hong Kong Christian Industrial Committee): e-post meddelande. 4/9 2001.

Nilsson, M.: e-post meddelande 24/9 2001.

Van Neck, P. (Managing Director på SMA): e-post meddelande. Oktober 2000.

Westmark, M.: gemensamt e-post meddelande från Ericsson. 3/9 2001.

Volvo Personvagnar: *skrivelse till Statens Naturvårdsverket*. 26/4 1995.

# Tidigare utgivna nummer av Globala Studier

**Nr 1: EU:s gemensamma jordbrukspolitik – bristen på samstämmighet.**

*Rian Fokker och Jan Klugkist. April 2000*

Med hjälp av skattepengar och en stor, skyddande hemmarknad säljer EU kraftigt subventionerade jordbruksprodukter på världsmarknaden. Genom en rad exempel belyser och diskuterar Eurostep i den här rapporten bristen på samstämmighet i EU:s politik gentemot länder i syd och öst.

**Nr 2: Partnerskap för utveckling – en sammanfattning av den svenska politiken för global utveckling.**

*Johan Romare. April 2000*

I samband med utredningen om Sveriges politik för global utveckling har skriften *Partnerskap för utveckling* tagits fram. Den sammanfattar de tio regeringskrivelser och propositioner som ligger till grund för utredningen samt identifierar centrala frågeställningar och gör ett försök att teckna en helhetsbild av de olika politiska områdena.

**Nr 3: Det räcker inte! Kritiska röster om aktuella initiativ för skuldavskrivning.**

*Red. Johanna Sandahl. September 2000*

Under de senaste fem åren har Världsbanken och Internationella Valutafonden lanserat ett antal initiativ för reducering av de fattiga ländernas skulder. Den här rapporten ger en introduktion till initiativen, följt av analyser och reflektioner. Perspektiv från världsomspännande nätverk till enskilda organisationer från såväl syd som nord presenteras.

**Nr 4: Trade and hunger – an overview of case studies on the impact of trade liberalisation on food security.**

*John Madeley. Oktober 2000*

Through the World Bank/IMF-imposed structural adjustment programmes and the WTO's Agreement on Agriculture, developing countries have had to make significant changes in their food and agriculture policies. The overriding message from the 27 case studies included in this report is that liberalised trade has, instead of benefiting the poor, made them more vulnerable to food insecurity.

**Nr 5: Jordbruket och WTO – kan avreglering förenas med trygg livsmedelsförsörjning och ekologisk uthållighet?**

*Peter Einarsson. Maj 2001*

Om allas rätt till mat och en långsiktigt hållbar utveckling stod i centrum, snarare än krav på kortsiktiga vinster – hur skulle då den globala jordbrukspolitiken se ut? Den här rapporten är en sammanfattning av internationella enskilda organisationers analys av WTOs jordbruksavtal. Finns även på engelska i elektroniskt format: Agricultural trade policy – as if food security and ecological sustainability mattered.

**Nr 6: Svensk export och skuldfrågan – möjligheter och utmaningar för exportkreditgarantier.**

*Dennis Pamlin. Januari 2001*

Exportkreditnämnden, EKN, är en relativt okänd myndighet som har till uppgift att främja svensk export. Internationellt stödjer EKN och dess motsvarigheter i andra länder export från nord till syd till ett värde motsvarande nästan tio gånger det samlade biståndet.

Samtidigt saknar EKN en utvecklingspolicy. I vilka projekt och i vilka länder ska man engagera sig? Tar man ansvar för utvecklingen i mottagarlandet? Kan Sverige aktivt arbeta för en ökad skuldavskrivning samtidigt som vi riskerar att bidra till en högre skuldbörda genom exportkrediterna? I den här rapporten ges en bakgrund till EKN och dess roll i skuldproblematiken.

**Nr 7: Löftenas årtionde – en sammanfattning av 1990-talets FN-konferenser.**

*Johan Romare. Februari 2001*

Världen konfererar – men blir den bättre? Under 1990-talet samlades regeringsdelegater från världens alla hörn för att diskutera hur man bäst skulle lösa de globala problemen. Förhoppningar om en bättre värld blev till mål om bland annat reducerad fattigdom, minskade miljöutsläpp, högre läskunnighet och en säkrad livsmedelsförsörjning. Men målen har ofta visat sig svåra att nå, något som många folkrörelser menar är ett resultat av urvattnade och vaga löften.

I den här rapporten behandlas några av de stora FN-konferenserna under 1990-talet. Konferensernas slutdokument och folkrörelsernas reaktioner sammanfattas.

**Nr 8: Det globala kasinot och dess kritiker från Keynes till Tobin.**

*Kenneth Hermele. Mars 2001*

Attac har satt Tobinskatten på den politiska dagordningen. Men går den att genomföra? Nationalekonomen Kenneth Hermele beskriver en vansinnig valutahandel och kloka förslag på hur den kan tyglas.

## ••• Beställ

Rapporterna kan beställas från Forum Syd (50 kr/styck) eller laddas ner från <http://www.forumsyd.se/globala.shtml>. Om du vill prenumerera på Globala Studier eller få information om nya nummer per e-post, meddela Johanna Sandahl på [johanna.sandahl@forumsyd.se](mailto:johanna.sandahl@forumsyd.se) eller 08-506 371 64.

Två av Sveriges största företag, Volvo och Ericsson, talar som många andra transnationella företag om sig själva som " samhällsmedborgare" , och utvecklar riktlinjer för hur de ska agera på ett etiskt och miljömässigt riktigt sätt. Men vad innebär det i praktiken?

När företag investerar i utvecklingsländer där insynen är mindre, tenderar de negligera miljöhänsyn och arbetsvillkor för att ytterligare kunna öka vinsten. Många företag är också aktiva i lobbygrupper vars agenda ofta snarare motverkar än bidrar till socialt och miljömässigt ansvarstagande.

Rapporten ger en bakgrund till de transnationella företagen och hur de agerar i utvecklingsländer. Volvo och Ericsson granskas med avseende på deras miljö- och etiska ansvarstagande. Det redovisas fall där Volvo inte tar fullgott miljöansvar och där Ericsson bryter mot uppsatta riktlinjer om mänskliga rättigheter i arbetslivet. Även strategier för hur företag kan arbeta med dessa frågor presenteras.



Programmet för globala studier har till uppgift att ta fram studier som underlag för organisationers idé- och opinionsarbete. Samtliga studier har ett konkret användningsområde och genomförs i samarbete mellan olika organisationer. Programmet har även till uppgift att följa upp regeringens nya program inom utvecklingsarbetet samt att göra den internationella NGO-debatten mer tillgänglig i Sverige.

Globala Studier • Forum Syd • Box 15407 • 104 65 Stockholm • tel 08-506 370 00 • fax 08-506 370 99  
e-post [johanna.sandahl@forumsyd.se](mailto:johanna.sandahl@forumsyd.se) • [www.forumsyd.se](http://www.forumsyd.se)