



Sähköautot vastuullisuuden tiellä?

Tutkimusartikkeli
Kesäkuu 2023



Tutkimusartikkeli on tuotettu joukkorahoittajien sekä Palkansaajasäätiön tuella.

Finnwatch on suomalaisen yritystoiminnan globaaleja vaikutuksia tutkiva kansalaisjärjestö. Finnwatchin taustalla vaikuttaa 11 kehitys-, ympäristö-, ay- ja kuluttajajärjestöä: Solidaarisuus, Eettisen kaupan puolesta, Suomen Ammattiliittojen Solidaarisuuskeskus SASK, Attac, Kirkon Ulkomaanapu, Suomalaiset kehitysjärjestöt Fingo, Dalitien solidaarisuusverkosto, Maan ystävät, Kuluttajaliitto, Kansalaisjärjestöjen ihmisoikeussäätiö KIOS ja Suomen Lähetysseura.

Julkaisuajankohta: kesäkuu 2023

Kansikuva: Käyttäjien @vecstock/Freeepik, @volzi; @Ultra_Media/Pixabay kuvista muokannut Finnwatch

Sisältö

Johdanto	4
Sähköautomerkkejä vertailtiin neljällä kriteerillä.....	4
Škoda	5
Tesla	6
Nissan	8
Polestar	10
Volkswagen.....	12
Volvo Cars	13
BMW	15
Kia	16
Yhteenveto	17
Suosituksset	18

Johdanto

Sähköautojen myynti on lisääntynyt Suomessa nopeasti. Vuonna 2022 Suomessa ensirekisteröitiin yli [14 500 täyssähköautoa](#), mikä vastaa lähes 18 prosenttia kaikista ensirekisteröidyistä autoista. Kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli yli [43 prosenttia](#).

Sähköautot ovat keskeisessä roolissa, kun liikenteen päästöjä viedään kohti nollaa. Sähköautot vähentävät merkittävästi ajamisen päästöjä sekä tarvetta tuottaa ja rahdata öljyä. Niiden akkuihin tarvitaan kuitenkin isoja määriä monenlaisia mineraaleja, joiden kaivaminen tapahtuu usein globaalien etelän maissa. [Lukuisat tutkijat](#) sekä [Kansainvälinen energiajärjestö IEA](#) ovatkin kehottaneet kiinnittämään huomioita kaivannaisteollisuuden kestävyysongelmiin. Myös useat tähän Finnwatchin tutkimukseen osallistuneet sähköautobrändit vahvistivat, että mineraalien tarve kasvaa ja ne pyrkivät siksi kehittämään toimintaansa haitallisten ympäristö- ja ihmisoikeusvaikutusten minimoimiseksi.

Finnwatch selvitti sähköautomerkkien vastuullisuutta tarkastelemalla niiden ihmisoikeuksia koskevista huolellisuusvelvoiteprosesseista julkisuuteen annettuja tietoja. Yrityksiä lähestyttiin myös erillisellä kyselyllä. Erityisesti tarkastelussa keskityttiin akkumineraalien alkutuotantoa koskeviin huolellisuusvelvoiteprosesseihin. Lisätietoa vertailun perusteista on annettu seuraavassa luvussa. Tarkasteluun valittiin kahdeksan sähköautoja markkinoivaa yritystä, jotka myyvät kymmentä Suomen suosituinta (2022) sähköautomerkkiä. Yritykset ovat Volkswagen sekä Volkswagen-konserniin kuuluva tsekkiläinen Škoda, Volvo Cars, Geely Holdingsin ja Volvo Carsin yhteisyritys Polestar sekä Tesla, Nissan, BMW ja Kia.

Sähköautomerkkejä vertailtiin neljällä kriteerillä

Sähköautomerkkien vastuullisuutta tarkasteltiin selvittämällä yritysten käytössä olevia ihmisoikeuksia koskevia huolellisuusvelvoiteprosesseja. Kyseessä on keskeisin yritys vastuun työkalu, joka on määritelty YK:n yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevissa ohjauksissa periaatteissa. Huolellisuusvelvoiteprosessissa (*human rights due diligence*) yritys kartoittaa arvoketjunsä, tunnistaa ketjuissa olevat ihmisoikeusriskit ja osallisuutensa niihin, sekä ryhtyy toimenpiteisiin riskien vähentämiseksi ja poistamiseksi. EU:ssa parhaillaan neuvoteltava yritys vastuudirektiivi tulee pohjautumaan huolellisuusvelvoitteeseen. Myös jo hyväksytyt ja pian voimaan astuva akkuasetus sekä vuodesta 2017 voimassa ollut konfliktimineraaliasetus sisältävät huolellisuusvelvoitteita.

Kansainväliset yritys vastuustandardit edellyttävät myös, että jos haitallisia ihmisoikeusvaikutuksia on päässyt tapahtumaan, ne korjataan ja/tai korvataan. Siksi huolellisuusveloitteprosessiin liittyvät keskeisesti myös korjaavat ja korvaavat toimenpiteet, eli niin sanotut remedy-prosessit, joista myös kysyttiin yhtiöiltä.

Koska kartoitus keskittyy erityisesti akkumineraalien tuotantoon, on artikkelissa vertailtu myös sitä, missä määrin sähköautomerkit antavat tietoa mineraaliketjuistaan ja niiden valvonnasta. Ilman arvoketjuihin liittyvää avoimuutta sidosryhmät eivät voi tuoda epäkoh-tia yritysten tietoon. Avoimuuteen liittyen arvioinnin kohteena on myös se, vastasivatko yritykset Finnwatchin kyselyyn.

Yksittäisenä kysymyksenä arvioinnissa on myös tarkasteltu sitä, ovatko yritykset kaivos-toiminnan vastuullisuuden valvontaan keskittyneen [Initiative for Responsible Mining Assurance \(IRMA\)](#) -verkoston jäseniä. IRMA on 3. osapuolen sertifiointijärjestelmä, jonka kriteerit on laadittu laajalla sidosryhmäyhteistyöllä. IRMAN päättävissä elimissä ovat kaivosalan yritysten lisäksi edustettuna vaikutusten kohteena olevia ryhmiä, kansalaisjär-jestöjä, kuten esimerkiksi Human Rights Watch, sekä ammattiliittoja. IRMAa pidetäänkin usein ihmisoikeusvaatimuksiltaan kunnianhimoisimpana kaivosalan vastuullisuusvalvon-tajärjestelmänä. IRMAN [standardi julkaistiin](#) vuonna 2018 yli kymmenen vuoden konsul-taatioiden jälkeen. Standardin seuraava versio on määrä julkaista vuoden 2023 aikana.

Julkisten tietojen ja yritysten vastausten perusteella tässä artikkelissa saadaan käsitys siitä, onko yritysten akkumineraaleja koskeva vastuullisuus työ uskottavalla tavalla järjes-tetty. Tarkastelu ei kuitenkaan anna koko kuvaa: esimerkiksi vastuullisuus työ käytännön toimivuus ja tehokkuus jäävät arvioinnin ulkopuolelle. Vertailua vaikeuttaa myös julkisuu-teen annettujen tietojen yhteismitattomuus. Tämä tulee tulevaisuudessa jossain määrin paranemaan [EU:n päivitetyn yritys vastuuraportointidirektiivin](#) hyväksymisen myötä.

Škoda

Yrityksen suosituin sähköautomalli Suomessa: Enyaq

Volkswagen-konserniin kuuluva Škoda, käsittelee ihmisoikeuksia koskevaa vastuullisuutta [vuosiraportissaan](#) hyvin pinnallisesti. Škoda ei julkaise erillistä vastuullisuusraporttia. Vuosiraportin perusteella vaikuttaa siltä, että yhtiöllä ei ole käytössään omaa ihmisoikeuksia koskevaa huolellisuusveloitteprosessia.

[Škoda kertoo](#) lähinnä edellyttävänsä alihankkijoiltaan ihmisoikeuksia koskevien ehtojen täyttämistä. Toisaalla raportissaan se antaa lisäksi ymmärtää, että ihmisoikeuksien kun-nioittamista edellytetään käytännössä vain lain edellyttämässä puitteissa. Yrityksen sosi-

aalisesta vastuusta kertova vuosiraportin osio keskittyy lähinnä hyväntekeväisyshankkeiden esittelyyn. Yritys ei raportoi julkisuuteen tietoja käyttämiensä mineraalien tuotantoketjuista tai niiden vastuullisuusvalvonnasta.

Škoda ei vastannut Finnwatchin kyselyyn, mutta kertoi hyödyntävänsä vastuullisuustyössä Volkswagen-konsernin synergioita, ja kehotti Finnwatchia kääntymään Volkswagenin puoleen. Toistuvista muistutuksista huolimatta Volkswagen ei kuitenkaan vastannut Finnwatchin kyselyyn omasta eikä Škodan puolesta. Volkswagenin vastuullisuustyötä on käsitelty erikseen tässä artikkelissa.

YHTEENVETO:

- ei saatu tietoa siitä, miten yrityksen yritys vastuuprosessit on järjestetty
- ei anna avoimesti tietoa mineraaliarvoketjuistaan ja niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta
- Škoda ei itse ole tiukimpana pidetyn kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen, mutta Volkswagen-konserni, johon Škoda kuuluu, on. Siitä, missä määrin Volkswagen vastaa Škodan vastuullisuustyöstä, ei kuitenkaan saatu tietoa.
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn

Tesla

Yrityksen suosituin sähköautomalli Suomessa: Model Y

Teslalla on käytössään ihmisoikeuksia koskeva huolellisuusvelvoiteprosessi. Yritys [kertoo hyödyntävänsä](#) ihmisoikeustyössään YK:n ohjaavia periaatteita, ja [käyttävänsä](#) ihmisoikeusriskien hallintaprosessissa hyödyksi OECD:n oppaita. Nämä ovat keskeisimmät kansainväliset yritys vastuun standardit, ja oikea lähtökohta huolellisuusvelvoiteprosessin toteuttamiselle.

Tesla raportoi paljon tietoa alihankintaketjuista ja ihmisoikeuskäytännöistään. Aiemmin [vuonna 2021](#) se priorisoi vastuullisuusvalvonnassaan koboltin, nikkelin ja litiumin arvoketjuja. [Nyt](#) prioriteettimateriaalien listaa on laajennettu kuuteen raaka-aineiden ryhmään, joita ovat koboltti, nikkeli, litium, alumiini, piidioksidi eli silika sekä 3TG-mineraalit, eli niin sanotut konfliktimineraalit, joihin kuuluvat tina, tantaali, volframi ja kulta. Näiden lisäksi toimenpiteitä ja valvontaa tehdään muissakin materiaaleissa kuten puuvillassa, grafiitissa ja muun muassa autojen maaleissa käytettävässä mica-kiilteessä.

Vuonna 2022 yhtiö osti vähintään 95 prosenttia käyttämästään litiumista, 55 prosenttia koboltista ja 45 prosenttia nikkelistä suoraan kaivoksilta ja rikastamoilta. Näiden mineraalien alkuperämaita ovat Australia, Kiina ja Argentiina, Kongon demokraattinen tasavalta, Uusi-Kaledonia sekä Kanada. Yhtiö raportoi prioriteettina pitämiensä mineraalien arvoketjujen ja niiden riskien kartoituksista, riskikartoitusten tuloksista, valvontatoimenpiteistään ja sidosryhmädialogista. Dialogia on käyty suoraan myös ainakin joidenkin vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa.

Teslan strategiana on lisätä hankintoja suoraan mineraalien tuottajilta, ja karsia sitä kautta välikäsiä. Yhtiö pyrkii myös lokalisoimaan ostoja, eli tekemään hankintoja omien tehtaidensa läheltä. Toisin kuin monet muut sähköautovalmistajat, Tesla julkaisee suorien mineraalitoimittajiensa nimet Impact-raporteissaan ([2021](#) ja [2022](#)). Yhtiö kertoo valvovansa mineraaliketjujaan auditoinneilla, ja se on vuodesta 2021 ollut kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen [Initiative for Responsible Mining Assurance \(IRMA\)](#) -verkkoston jäsen. Neljä Teslan arvoketjussa olevaa kaivosyhtiötä oli vuonna 2022 käynyt läpi IRMA-auditoinnin tai sitoutunut auditoinnin läpikäymiseen. Tesla kertoo hyväksyvänsä useita muitakin kaivosauditointijärjestelmiä, mutta se preferoi IRMA-sertifiointia.

Teslan julkaisemasta sen arvoketjuun kuuluvien kaivosten listasta voi päätellä, että yhtiön arvoketjuissa on monenlaisia haasteita selvitettävänä. Yhtiö ostaa muun muassa nikkeliä Uudesta-Kaledoniasta, Goro-nimisestä kaivoksesta, jonka omistaa Prony Resources. Aiemmin [pahamaineisen brasilialaisen Valen](#) omistama kaivos on historiansa aikana aiheuttanut ympäristöongelmia, ja sen toimintaan ja luonnonvarojen käyttöä on arvioitu voimakkaasti alkuperäisväestön toimesta. Tesla investoi vuonna 2021 kaivokseen, ja nyt sen vastuullisuustyöhön [kohdistuu paikallisväestön suunnalta paljon odotuksia](#).

Tesla hankkii myös kobolttia Kongon demokraattisesta tasavallasta [useassa yritysvaluuttakohussa ryvettyneen](#) kaivosjätti Glencoren Katangan kaivoksesta. Kaivoksen operoinnista vastaa Glencoren omistama Glencore Kamoto Copper Company. Glencoren omaa teknologisesti kehittyntä koneellista kaivosta on pidetty ihmisoikeusriskeiltään Kongon moneen muuhun kaivokseen verrattuna pienenä. [Kansainvälisessä mediassa](#) Teslan vuonna 2020 solmimaa kobolttia koskevaa ostosopimusta Glencorelta pidettiin jopa vastuullisuusvoittona, jonka avulla Tesla pakottaa kilpailijansa kääntymään olosuhteiltaan hämäämpien kiinalaisomisteisten kaivosten puoleen.

Glencorenkin kaivoksessa on kuitenkin [raportoitu vakavia ongelmia](#), joista johtuen muun muassa Nordea [on kertonut julkisesti](#) käyvänsä Teslan kanssa vuoropuhelua työolojen kohentamiseksi. Glencoren toimintatavoista kertoo myös se, että se joutui maksamaan vuoden 2022 lopussa Kongon demokraattiselle tasavallalle [180 miljoonaa dollaria](#) osana vuosia jatkuneen korruptiotapauksen sovittelua. Maassa pienkaivostoimintaa riivaavat myös vakavat ihmisoikeusloukkaukset, ja ongelmallisista kaivoksista mineraaleja on päätynyt myös kansainvälisiin arvoketjuihin. [Glencore](#) ja Tesla vakuuttavat, että ne eivät hanki kobolttia lapsityövoiman hyväksikäytöstä ja surkeista työoloista tunnetuista alueen

pienkaivoksista. Koska pienkaivostoiminnalla on alueella merkittävä rooli työllistäjänä, yhtiöt ovat mukana tukemassa pienkaivostoiminnan vastuullisuuden kehittämistä [Fair Cobalt Alliance FCA:n](#) kautta.

[Uusimmassa Impact-raportissaan](#) Tesla on myös jossain määrin kuvannut sen haitallisten ihmisoikeusvaikutusten korjaamiseen ja korvaamiseen liittyviä niin sanottuja remedy-prosesseja. Tesla kertoo ryhtyvänsä toimiin puuttuakseen kaikkiin haitallisiin vaikutuksiin, jotka liittyvät yrityksen toimintaan. Yhtiö tekee yhteistyötä kumppaneidensa kanssa yhteisten korjaustoimenpiteiden toteuttamiseksi, mukaan lukien yhteistyötä tavarantomittajien kanssa.

Tesla ei vastannut Finnwatchin kyselyyn.

YHTEENVETO:

- + antaa tietoa siitä, miten yrityksen yritys vastuuprosessit on järjestetty; prosessit perustuvat uskottaviin kansainvälisiin standardeihin*
- + antaa melko avoimesti tietoa mineraalivaroketjuistaan ja niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta*
- + on kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen*
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn*

Nissan

Yrityksen suosituin sähköautomalli Suomessa: Leaf

Nissan [kertoo](#) olevansa sitoutunut YK:n ohjaaviin periaatteisiin, ja harjoittavansa ihmisoikeuksia koskevaa huolellisuusveloitetta. Yrityksen mukaan se pohjaa työtään YK-periaatteita tarkentaviin OECD:n asianmukaisen huolellisuuden ohjeisiin.

Nissanin mineraalihankintaa koskevat [linjaukset](#) eivät kuitenkaan kaikilta osin vastaa YK-periaatteita (UNGP:t). Huolellisuusveloitteeseen keskeisesti kuuluvan ihmisoikeusriskien arviointi- ja hallintaprosessin, sidosryhmädialogin ja korjaavien toimenpiteiden sijaan Nissan kertoo suoraviivaisesti pyrkivänsä konfliktimineraalivapaaseen arvoketjuun. Yritys myös kertoo, että jos sen mineraaliketjuista löytyy ongelmia, se pyrkii lopettamaan kyseessä olevien mineraalien käytön. Tämä niin sanottu cut and run -politiikka ei ole YK-periaatteiden mukaista. Ostojen lopettamisen sijaan yritysten tulisi pyrkiä ongelmatilanteissa korjaamaan ja korvaamaan haittoja. Ostojen poisvetäminen on vasta aivan viimesijainen ratkaisu kun mikään muu toimenpide ei ole tuottanut tulosta tai tuloksia ei ole perusteltua odottaa lähitulevaisuudessa.

Nissan tarkensi Finnwatchille pyytävänsä rikkomuksista epäiltyä alihankkijaansa toimitamaan tietoja korjaavista toimenpiteistä, ja että ostot voidaan lopettaa väliaikaisesti kunnes korjaavat toimenpiteet on tehty. Kuitenkin Nissanin vastaukseensa liittämässä tavarantoimittajille suunnatussa ohjeessa kehoitetaan samaan cut and run -politiikkaan, kuin mitä Nissan itse kertoo harjoittavansa vuosiraportissaan. Ihmisoikeus- tai ympäristö-ongelmia koskevissa tilanteissa tavarantoimittajia kehoitetaan ottamaan käyttöön vaihtoehtoisia hankintakanavia tai korvaamaan ongelmalliset mineraalit.

Responsible procurement of minerals

Require businesses to comply with laws regarding responsible procurement of minerals and to proceed their due diligence for conflict minerals.

Indicate whether the minerals included in the materials or component parts, have social contagion pertaining to human rights or environment. If contagion is suspected or confirmed, identify and deploy actions for alternative sourcing or mineral substitution

Katkelma Nissanin alihankkijoille suunnatusta [ohjeistuksesta](#). Ohjeistus kehottaa ongelmatilanteissa kauppasuhteiden katkaisemiseen.

Nissan myös korosti vastauksessaan Finnwatchille käyvänsä sidosryhmädialogia. Esimerkkinä yritys toimitti materiaalia viime vuonna [pidetystä tapaamisesta](#) neljän japanilaisen ihmisoikeusasiantuntijan kanssa. Ulkopuolisten asiantuntijoiden kuuleminen ihmisoikeuskysymyksistä voi toki olla tarpeen, mutta YK-periaatteet edellyttävät nimenomaan vaikutusten kohteena olevien ryhmien kuulemista. Kaivosmineraalien hankinnassa näitä voisivat olla esimerkiksi paikallisyhteisöt tai kaivosten työntekijät.

Nissan kertoo kartoittaneensa koboltti- ja litium-arvoketjujaan. Identifioimansa koboltti-toimijat se on julkaissut [verkkosivuillaan](#). Nissanin kobolttialihankkijat sijaitsevat Kiinassa ja Kongon demokraattisessa tasavallassa. Kiinassa alihankkijat ovat GEM ja Huayou Cobalt ja Kongossa Glencore. Glencore toimittaa kobolttia myös Teslalle, ja kaivosyhtiön toimintaan liittyviä ongelmia on käsitelty tässä artikkelissa aiemmin Teslaa koskevassa osiossa. Litium-toimittajia Nissan ei ole julkaissut, eikä se kerro toimenpiteistään muiden mineraalien osalta. Vastauksessaan Finnwatchille Nissan kertoi lisäksi, että se osallistuu Japanin autoteollisuuden yhteiseen selvitykseen, jossa jäljitetään mineraaliketjuja käyttäen apuna Responsible Minerals Initiativen laatimaa [konfliktimineraalien raportointipohjaa](#) (CMRT).

Nissan tekee hankintoja hankintayhtiö Alliance Purchasing Organization APO:n kautta. Hankintayhtiössä ovat mukana Nissan, Renault ja Mitsubishi. Nissan tai sen hankintayhtiö eivät ole kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäseniä.

Luvun alussa kuvattu Nissanin mustavalkoinen compliance-pohjainen lähestyminen arvoketjun ihmisoikeuskysymyksiin näkyy myös sen raportoinnissa. [Nissanin mukaan](#) vuonna 2021 sen hankintaketjuissa ei ollut ihmisoikeusloukkauksia eikä minkään sen tavarantoi-

mittajan toiminnassa havaittua vakavia riskejä pakko- tai lapsityöstä. Finnwatch ei pidä uskottavana sitä, että merkittäviä riskimaita sisältävissä yrityksen pitkissä arvoketjussa ei olisi ollut ihmisoikeusongelmia. Se, että raportoitavia ongelmia ei ole, saattaa kertoa siitä, että riskienhallintaprosessit ja valvonta ovat heikkoja.

Nissanin raporteista ei löydy selkeää kuvausta yhtiön arvoketjuihin ulottuvista haitallisten ihmisoikeusvaikutusten korjaamiseen ja korvaamiseen liittyvistä niin sanotuista remedy-prosesseista. Vastauksessaan Finnwatchille yritys kertoi liittyneensä vuonna 2021 [Responsible Minerals Initiative](#) -vastuullisuusverkostoon ja aikovansa sen myötä vahvistaa pyrkimyksiään korjaaviin toimenpiteisiin silloin kun ongelmia sen arvoketjuissa nousee esiin.

Nissan ei vastannut Finnwatchin kyselyyn, mutta lähetti kommentteja tässä artikkelissa julkaistuun tekstiin yhtiötä koskien.

YHTEENVETO:

- +/- antaa tietoa siitä, miten yrityksen yritysvastuuprosessit on järjestetty; prosessit eivät kuitenkaan kaikilta osin perustu uskottaviin kansainvälisiin standardeihin*
- +/- antaa joitain tietoja mineraaliarvoketjuistaan ja niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta*
- ei ole kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen*
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn*

Polestar

Yrityksen suosituin sähköautomalli Suomessa: Polestar 2

Polestar kertoo noudattavansa huolellisuusvelvoiteprosessia OECD-ohjeiden mukaisesti. Yrityksen sitoumukset kansainvälisiin standardeihin vaikuttavat kuitenkin sekavilta. Toisaalla vastuullisuusraportissaan se viittaa sitoutuneensa YK:n Global Compactiin, toisaalla samassa raportissa se puhuu sitoutumisestaan YK:n yritystoimintaan ja ihmisoikeuksia koskeviin ohjaaviin periaatteisiin UNGP:siin. UNGP:t ovat johtava kansainvälinen standardi, jonka mukaisesti huolellisuusvelvoiteprosessit tulisi järjestää.

Polestar kertoo tavarantoimittajiensa vastuullisuuden arvioinnin perustuvan yrityksen Code of Conductiin, toimittajien itsearviointikyselyyn sekä Polestarin omaan sisäiseen tavarantoimittajista laadittuun vastuullisuusindeksiin (Supplier Sustainability Index). Yritys kertoo lisäksi, että sen huolellisuusvelvoiteprosessit pohjautuvat pakotteiden valvontaan, korruptionriskiin ja mediassa esiin nouseviin asioihin. Esimerkiksi konsultaatioita vaikutus-

ten kohteena olevien ryhmien kanssa ei mainita, samoin myöskään esimerkiksi korjaavia ja korvaavia toimenpiteitä ei kuvata. Polestarin kuvaamat prosessit eivät siten vastaa OECD-ohjeissa kuvattua huolellisuusvelvoiteprosessia.

Polestarin mukaan suurin osa sen tiedossa olevista tavarantoimittajista sijaitsee Kiinassa. Polestar on Volvo Carsin ja Geely Holdingsin yhteisyritys, ja sen autot valmistetaan Volvo Carsin omistamassa tehtaassa Kiinan Taizhousissa. Esimerkiksi Polestar 2 ja Polestar 3 -autoilla on yrityksen mukaan 350 tavarantoimittajaa, joilta hankinnat tekee Volvo Cars. Polestar viittaa useassa kohdassa vastuullisuusraportissaan Volvo Carsin vastuullisuus-käytäntöihin. Vastauksessaan Finnwatchille Volvo Cars kuitenkin totesi, että Polestar on täysin itsenäinen yritys ja että Polestaria koskevasta vastuullisuuskysymyksistä vastaa Polestar itse. Volvo Carsin vastuullisuustyötä on käsitelty tässä artikkelissa erikseen.

Polestar on aloittanut jäljittämään osaa käyttämistään riskiraaka-aineista. Esimerkiksi vuoden 2022 vastuullisuusraportissaan se kertoo, että vuoden 2022 aikana se lisäsi materiaalien läpinäkyvyyttä koskevaan prosessiinsa koboltin, mica-kiilteen, litiumin ja nikkelin. Se, mitä tämä tarkoittaa käytännössä, on kuitenkin Polestarin vastuullisuusraportin pohjalta epäselvää.

Polestar korostaa lohkoketjuteknologian merkitystä vastuullisuusvalvonnassaan ja toimitusketjujen läpinäkyvyyden ja vastuullisuuden lisäämisessä. Yrityksen mukaan se voi lohkoketjuohjelmiston avulla jäljittää koboltin tarkasti koko toimitusketjunsä pituudelta. "Tämä tarkoittaa, että voimme säännellä sen lähdettä sekä hankinta-, käsittely- ja kuljetusmenetelmiä", yritys kertoo. Kuten Volvo Carsin tapauksessa, tässäkin kyse on kuitenkin vain tavallisesta massabalanssista, jossa materiaalin liikettä arvoketjussa seurataan pelkän massalla mitattavan osuuden avulla. Alkuperäinen materiaali sekoittuu muihin materiaaleihin, eikä sitä voida enää lopputuotteesta jäljittää takaisin alkulähteelle. Polestar toteaa, että yhdistettynä auditointeihin lohkoketjuteknologia mahdollistaa vastuullisuuden.

Mahdollisista kaivostasolla tehtävistä auditoinneista ei kuitenkaan löydy tietoa, eikä yritys julkaise tarkempia tietoja tavarantoimittajistaan. Polestarin vastuullisuusraportin mukaan se teettää tietyillä alueilla, joita ei kuitenkaan ole julkisesti yksilöity, Responsible Business Alliance Validated Assessment Programme (RBA VAP) -standardin mukaisia auditointeja ensimmäisen ja toisen portaan tavarantoimittajillaan, jotka mitä todennäköisemmin eivät operoi kaivostasolla. RBA VAP on tunnettu nimenomaan tehdasauditointistandardina. Vuonna 2022 yrityksen tällaisista korkean riskin alueilla toimivista tavarantoimittajista oli hyväksytysti auditoitu 18 prosenttia. Polestar ei ole kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäsen.

Polestar kertoo haluavansa olla maailman läpinäkyvin autoyhtiö. Polestar ei vastannut Finnwatchin kyselyyn.

YHTEENVETO:

- +/- antaa tietoa siitä, miten yrityksen yritys vastuuprosessit on järjestetty; prosessit eivät kuitenkaan kaikilta osin perustu uskottaviin kansainvälisiin standardeihin*
- ei anna avoimesti tietoa mineraaliarvoketjuistaan ja tiedot niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta ovat suppeita*
- ei ole kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen*
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn*

Volkswagen

Yrityksen suosituimmat sähköautomallit Suomessa: ID 4, ID 5

Volkswagenilla on käytössään ihmisoikeuksia koskeva huolellisuusvelvoiteprosessi. Yritys kertoo ottaneensa vuonna 2020 käyttöön OECD-ohjeisiin pohjautuvan raaka-aineita koskevan asianmukaista huolellisuutta koskevan johtamisjärjestelmän. Järjestelmän puitteissa yritys tunnistaa, arvioi ja välttää ihmisoikeusriskejä ja puuttuu jo tapahtuneisiin haitallisiin ihmisoikeusvaikutuksiin. Järjestelmän myötä yhtiö on priorisoinut 16 riskiraaka-ainetta, joiden joukossa ovat muun muassa koboltti, litium, nikkeli, grafiitti, tina ja tantaali. Volkswagen julkaisee erillistä [Responsible Raw Materials -raporttia](#), joka antaa sidosryhmille paljon tietoa sen riskienhallintaprosessista materiaaleittain.

Myös materiaalien alkuperästä annetaan tietoja. Esimerkiksi Volkswagenin litium tulee Chilestä ja Australiasta, kun taas kuparia yritys ostaa muun muassa Perusta ja Mongoliasta. Yrityksen grafiittitoimittaja taas sijaitsee Kiinassa. Grafiitin osalta Volkswagen esimerkiksi kertoo avoimesti, että sen grafiittiketjun riskien arviointi on kesken. Edellä mainittujen mineraalien osalta yritys ei kuitenkaan kerro tarkempia tietoja alihankkijoistaan.

Volkswagen julkaisi vuonna 2021 ensimmäistä kertaa myös kattavat listat tinaa, volframia, tantaalia ja kultaa (konfliktimineraalisäätelyn piirissä olevat niin sanotut 3TG-mineraalit) yhtiölle toimittavista sulattamoista. Pelkästään näitä neljää raaka-ainetta prosessoivien sulattamoiden listoista löytyy satoja eri yrityksiä, joiden joukossa on monenlaisia toimijoita. Yksi Volkswagenin arvoketjuista löytyvä kullan sulattamo on esimerkiksi ugandalainen African Gold Refinery, jolle [Yhdysvallat asetti vuonna 2022 sanktioita](#). Maan viranomaisten mukaan African Gold Refinery on vuodesta 2016 lähtien salakuljettanut Kongon demokraattisesta tasavallasta aseellisilta ryhmittymiltä ostettua kultaa Ugandaan.

Volkswagen on kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäsen. Se liittyi jäseneksi vuonna 2022. [Yritys kertoo](#) käyttävänsä kasvavissa määrin IRMA-sertifiointia arvoketjuissaan priorisoiden akkumineraalien toimittajia.

Volkswagenin raporteista ei löydy tarkempia tietoja yhtiön haitallisia ihmisoikeusvaikutuksia koskevista korjaavista ja/tai korvaavista remedy-prosesseista. Yhtiö kertoo, että jos (ihmisoikeus)loukkauksia löytyy se ryhtyy lieventäviin toimenpiteisiin (engl. *mitigation measures*) tai vakavissa tapauksissa vetäytyy liikesuhteesta. Kansainvälisissä yritysstandardardeissa lieventävät toimenpiteet (*mitigation*) ovat eri asia kuin korjaavat toimenpiteet (*remedy*). [Lieventäviä toimenpiteitä](#) suositellaan käytettäväksi silloin, kun ihmisoikeusriskit eivät ole vielä realisoituneet. Lieventävät toimenpiteet voivat tulla kyseeseen myös tilanteessa, jossa yritys lopettaa oman myötävaikuttamisensa haitallisiin ihmisoikeusvaikutuksiin (esimerkiksi vetäytymällä liikesuhteesta) ja pyrkii sen jälkeen lieventämään jäljelle jääviä haitallisia vaikutuksia.

Volkswagen ei vastannut Finnwatchin sille lähettämiin kysymyksiin.

YHTEENVETO:

- + antaa tietoa siitä, miten yrityksen yritys vastuuprosessit on järjestetty; prosessit perustuvat uskottaviin kansainvälisiin standardeihin; tiedot korjaavista ja/tai korvaavista prosesseista ovat kuitenkin epäselviä
- + antaa melko avoimesti tietoa mineraalivaroketuistaan ja niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta
- + on kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn

Volvo Cars

Yrityksen suosituimmat sähköautomallit Suomessa: XC 40, Volvo C40

Volvo-henkilöautoja edustava Volvo Cars kertoo noudattavansa huolellisuusvelvoitetta mineraaliketjunsä vastuullisuuden varmistamiseksi. Yritys kertoo, että se on vuonna 2022 aloittanut ihmisoikeuksia ja ympäristöä koskevien erilaisten huolellisuusvelvoiteprosessiensä systematisoinnin ja vahvistamisen. Ohjenuorana tässä se käyttää kansainvälisiä yritys vastuustandardeja valmistautuakseen tulossa olevaan EU-säätelyyn kuten yritys vastuudirektiiviin. Hankkeen myötä yritykselle luodaan läpileikkaava huolellisuusvelvoitestratogia ja -hallintajärjestelmä sekä luodaan ja otetaan käyttöön menetelmät sidosryhmädialogille.

Volvo Cars kertoi Finnwatchille käynnistäneensä vuonna 2022 myös projektin käyttämiensä riskiraaka-aineiden alihankintaketjujen vastuullisuuden kehittämiseksi. Volvo tulee vuonna 2024 julkaisemaan tämän työn etenemisestä kertovan raportin, jonka tarkoitus on lisätä läpinäkyvyyttä yrityksen alihankintaketjuissa olevista ympäristö- ja ihmis-

oikeusriskeistä sekä yrityksen toimenpiteistä riskien vähentämiseksi. Volvo kertoi lisävänsä säännöllisesti mineraalihankintaansa liittyvää läpinäkyvyyttä. Yritys ei kuitenkaan antanut Finnwatchille mineraalien tarkempia alkuperätietoja.

Käytännön tasolla vastuullisuuden varmentaminen on vuonna 2022 aloitettu akkumineeraaliketjujen eri portaisiin kohdistuvilla auditoinneilla, jotka perustuvat muun muassa IRMAN standardiin. Vastuullisuusvalvonnan kohteena ovat olleet koboltin, litiumin ja nikkelin alihankintaketjut. Kaivostasolla auditointeja toteutetaan yhteistyössä RCS Global -yrityksen kanssa muun muassa Kongon demokraattisessa tasavallassa. Volvo Carsin mukaan auditoinnin kohteena on sekä yrityksen arvoketjussa olevia kaivoksia että kaivoksia, jotka eivät (ainakaan vielä) ole sen arvoketjuissa. Volvon mukaan tämä johtuu siitä, että arvoketjujen mineraalitoimittajat muuttuvat jatkuvasti. Vuonna 2022 auditointien kohteena oli kaksi kaivosta. Kaivosten nimiä ja auditointien tuloksia ei kerrota. Volvo ei ole kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäsen. Finnwatchille antamassaan vastauksessa se kertoi, että alan sertifiointijärjestelmät ovat nopeassa muutoksessa, ja että Volvo seuraa tällä hetkellä tilannetta. Se myös kertoi olevansa dialogissa IRMAN kanssa.

Volvo Cars kertoo käyttävänsä tiettyjen mineraalien jäljittämiseen lohkoketjuteknologiaa. Vuonna 2019 se aloitti tämän koboltin osalta ja on sittemmin laajentanut jäljittämistä litiumiin ja nikkeliin. Seuraavaksi projekti ulotetaan grafiittiin. Volvo kertoo varautuvansa tällä EU:n akkuasetuksessa vaadittavaan akkupassiin (*battery passport*). Akkupassi tarkoittaa akkuihin tulevia QR-koodeja, joiden avulla sidosryhmät voivat saada tietoa muun muassa akun valmistuksessa syntyneistä hiilidioksidipäästöistä, materiaalien kierrätysasteesta sekä akkuminaeraalien alkuperästä ja kierrätettävyydestä. Käytännössä lohkoketjuteknologian hyödyntämisessä on kuitenkin käytännössä kyse tavanomaisesta massabalansista. Tämä tarkoittaa sitä, että joltain tietyltä kaivokselta lähtevää mineraalierää ei pidetä fyysisesti erillään, vaan erilaisista kaivoksista sulattamoihin tulevat mineraalit sekoittuvat keskenään, ja niitä seurataan vain massan avulla.

Osana vuonna 2022 käynnistettyä huolellisuusvelvoiteprosessien kehittämistä koskevaa projektiaan, Volvo tulee vahvistamaan myös haitallisten ihmisoikeusvaikutusten korjaamiseen ja korvaamiseen liittyviä remedy-prosessejaan.

YHTEENVETO:

+/- yritys on parhaillaan kehittämässä yritysvastuuprosessejaan käyttäen ohjenuorana uskottavia kansainvälisiä johtavia standardeja

+/- antaa joitain tietoja mineraaliarvoketjuistaan sekä niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta. Lupaa julkaista lisää mineraaliarvoketjujen vastuullisuuteen liittyvää tietoa vuoden 2024 puolella.

- ei ole kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen

+ vastasi Finnwatchin kyselyyn

BMW

Yrityksen suosituimmat sähköautomallit Suomessa: BMW 14

BMW:llä on käytössään YK-periaatteiden ja OECD-ohjeiden mukainen ihmisoikeuksia koskeva huolellisuusvelvoiteprosessi, jonka toiminnan se on kuvannut [verkkosivuillaan](#).

BMW:n mukaan sen mineraaliketjujen suurimmat riskit liittyvät mineraalien kaivamiseen ja prosessointiin. Yhtiön mukaan autoteollisuudella tällaisia riskiraaka-aineita tai -ryhmiä on kaikkiaan 37 erilaista. Yritys kertoo kartoittavansa riskejä mineraaliarvoketjuissaan, ja se [antaa myös julkisuuteen](#) tietoja riskienhallintatyöstään mineraaleittain. Esimerkiksi litiumia BMW-konserni ostaa suoraan tuottajilta Australiasta ja Argentiinasta. Näiden tavarantoimittajien nimet se myös toimitti Finnwatchille. Esimerkiksi BMW:n argentiinalainen litium-tuottaja on Livent-yhtiön Fenix, joka on [yksi harvoista IRMA-auditoiduista](#) kaivoksista. Australiasta BMW ostaa litiumia kiinalaisomisteiselta [Ganfeng-yhtiöltä](#). Lisäksi BMW ostaa alihankkijoiden kautta litiumia myös Chilestä. Tämän kaivoksen nimeä se ei kerro julkisuuteen. BMW ei myöskään kertonut Finnwatchille käyttämänsä grafiitin alkuperää.

BMW on kaivostoiminnan vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäsen. BMW:n omat auditoinnit keskittyvät yhtiön suoriin tavarantoimittajiin. Niiden lisäksi se edistää IRMA-standardin mukaisten auditointien tekemistä myös epäsuorien tavarantoimittajien tuotantolaitoksiin sekä tarjoaa koko arvoketjunsä toimijoille vastuullisuuskoulutuksia. BMW kertoo myös pyrkivänsä ehkäisemään ja korjaamaan haitallisia vaikutuksia soveltamalla omaa "empowerment before withdrawal" -periaatettaan osallistumalla paikallisiin hankkeisiin. BMW:n mukaan se on mukana mineraaleihin liittyvissä [paikallisissa projekteissa](#) Chilessä, Kongon demokraattisessa tasavallassa, Intiassa ja Indonesiassa. BMW selvensi lisäksi Finnwatchille, että haitallisten vaikutusten korjaaminen sisältyy sen sopimusehtoihin, joissa se edellyttää alihankkijoitaan estämään ihmisoikeusriskit ja tekemään tarpeelliset korjaavat toimenpiteet viimeistään ennen BMW:lle tarkoitetun tuotannon aloittamista. Alihankkijoiden tulee myös vaatia samaa omilta alihankkijoiltaan. BMW kertoo, että osana tätä prosessia vuonna 2021 se löysi riskejä 196 tavarantoimittajan tuotannossa.

YHTEENVETO:

- + antaa tietoa siitä, miten yrityksen yritysvastuuprosessit on järjestetty; prosessit perustuvat uskottaviin kansainvälisiin standardeihin
- + antaa melko avoimesti tietoja mineraaliarvoketjuistaan sekä niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta
- + on kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen
- + vastasi Finnwatchin kyselyyn

Kia

Yrityksen suosituimmat sähköautomallit Suomessa: EV 6

Korealaisen Kian vastuullisuustyön yksityiskohtainen selvittäminen yrityksen julkisista materiaaleista on vaikeaa osittain kielimuurin vuoksi. Yrityksen englanninkielistä vastuullisuusraporttia on vaikeaa ymmärtää, sillä käytetty terminologia on epätarkkaa ja teksti vaikeaselkoista. Tästä syystä raportissa annettuja tietoja on vaikeaa arvioida.

Kian mukaan se noudattaa YK-periaatteita ja niihin pohjautuvia OECD:n ohjeita. Yritys kertoo myös tukevansa OECD:n konfliktimineraaliopasta ja että se on luonut politiikan sen pohjalta. Kian julkisuuteen antamien tietojen pohjalta on kuitenkin vaikea arvioida, onko sillä käytössään varsinaista YK-periaatteiden mukaista huolellisuusvelvoiteprosessia, joka ulottuisi sen koko arvoketjuun.

Kia kertoo arvioivansa tavarantoimittajiensa yritys vastuuriskejä. Näiden joukosta se on identifioinut kriittisten raaka-aineiden tuottajia (82 tuottajaa) ja korkean riskin tuottajia (19 tuottajaa), joihin se kohdistaa erillisiä toimenpiteitä. Kansainvälisen yritys vastuuraportointistandardi GRI:n mukaisessa raportissaan Kia toteaa, että se ei ole identifioinut omissa tuotantolaitoksissaan ja tavarantoimittajissaan riskejä koskien järjestäytymisen vapauden toteutumista, lapsityötä tai pakkotyötä. Tämä kuulostaa epäuskottavalta. Pelkästään Kiällä itsellään on suoraa omaa toimintaa muun muassa Kiinassa ja Intiassa, joissa osa näistä ihmisoikeusriskeistä on arkipäivää.

Kia ei kerro tarkempia tietoja raaka-aineketjuistaan tai yksittäisistä tavarantoimittajistaan. Kian tavarantoimittajiin kohdistuvat konkreettiset vastuullisuustavoitteet vaikuttavat vaatimattomilta. Se tavoittelee ensimmäisen portaan tavarantoimittajilleen ISO 45001- ja ISO 14001 -sertifiointeja. Nämä sertifiointit koskevat tuotantolaitosten johtamisjärjestelmiä, eivätkä vielä takaa ihmisoikeuksien toteutumista. Kia ei ole kaivosten vastuullisuusvalvontaan keskittyneen IRMAN jäsen.

Kian raporteista ei löydy tietoa yhtiön remedy-prosesseista. Yhtiötä yritettiin tavoittaa suoraan sekä sen suomalaisen maahantuojan kautta. Vastauksia kysymyksiin ei kuitenkaan saatu.

YHTEENVETO:

- +/- kertoo noudattavansa uskottavien kansainvälisten yritys vastuustandardien mukaista huolellisuusvelvoiteprosessia, mutta tarkempaa tietoa siitä miten yrityksen yritys vastuuprosessit on järjestetty ei saatu*
- ei anna avoimesti tietoa mineraaliarvoketjuistaan ja niitä koskevasta vastuullisuusvalvonnasta, vastuullisuusvalvonnassa käytettävät standardit vaikuttavat heikoilta*
- ei ole kaivossertifiointijärjestelmä IRMAN jäsen*
- ei vastannut Finnwatchin kyselyyn*

Yhteenveto

Sähköautojen markkinat ovat kasvamassa räjähdysmäisesti, mikä johtaa akkumineraalien kysynnän nopeaan kasvuun. Ellei kaivossektorin vastuullisuusongelmia saada hallintaan, voivat arvoketjut häiriintyä ja materiaalien saatavuus heikentyä. Kehitys tunnistetaan sähköautoja markkinoivissa yrityksissä, jotka ovat lähteneet kehittämään vastuullisuusprosessejaan. Kaivosmineraalien vastuullisuutta ratkomaan on syntynyt viime vuosina myös uusia vastuullisuusstandardeja, ja alan vastuullisuusverkostot ovat lisänneet suosiotaan sähköautoyritysten keskuudessa. Vastuulliseen mineraalihankintaan on silti vielä pitkä matka.

Finnwatchin tekemässä vertailussa parhaiten pärjäsivät Tesla, Volkswagen ja BMW. Nämä yritykset ovat arvioineet kattavasti mineraaliarvoketjujensa riskejä, pohjaavat toimintansa johtaviin kansainvälisiin yritys vastuustandardeihin ja raportoivat melko avoimesti alihankintaketjuistaan sekä niihin kohdistetuista vastuullisuustoimenpiteistä. Näistä kolmesta yrityksestä kuitenkin vain BMW vastasi Finnwatchin kyselyyn. Sekään ei antanut Finnwatchille kaikki pyydettyjä tietoja mineraalitoimittajista.

Volvo Cars on parhaillaan vahvistamassa ja systematisoimassa vastuullisuusprosessejaan. Hankkeen myötä yritykselle luodaan läpileikkaava huolellisuusveloitestrategia ja -hallintajärjestelmä sekä luodaan ja otetaan käyttöön menetelmät sidosryhmädialogille. Siinä missä Tesla ja Volkswagen julkaisevat jo vuosittain yksityiskohtaisia mineraaliketjujaan koskevia erillisiä yritysraportteja, Volvo lupaa julkaista omansa vuoden 2024 aikana.

Nissan kertoo jo nyt noudattavansa vastuullisuusprosesseissaan johtavia kansainvälisiä standardeja. Tästä huolimatta se prosessit eivät näytä perustuvan asianmukaisen huolellisuuden varmistamiseen, vaan mustavalkoiseen vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen. Nissan esimerkiksi kehottaa kansainvälisten standardien vastaisesti alihankkijoitaan ostojen pois vetämiseen ongelmatilanteissa. Vaatimustenmukaisuutta korostava lähestymistapa näkyy myös yhtiön väitteissä siitä, että sen arvoketjuissa ei olisi raportointivuonna 2021 tavattu lainkaan ihmisoikeusloukkauksia tai tiettyjä ihmisoikeusriskejä. Tämä vaikuttaa epäuskottavalta, ja kertoo todennäköisesti heikosta riskienarvioinnista ja vastuullisuusvalvonnasta.

Sekä Polestar että Škoda vetoavat vastuullisuustyössään (osa)omistajiltaan vastuullisuustyössä saataviin synergioihin. Polestar viittaa yritysraportoinnissaan Volvo Carsiin toimenpiteisiin, ja Škoda vastauksessaan Finnwatchille Volkswagen-konsernilta saamiinsa synergiaetuihin. Volvo Cars kuitenkin korosti vastauksessaan Finnwatchille, ettei se vastaa Polestarin vastuullisuutta koskeviin kysymyksiin. Volkswagenilta taas ei saatu vastauksia yhtiön omaa tai Škodan vastuullisuutta koskien. Sekä Polestarin että Škodan omissa materiaaleissa tiedot akkumineraaleja koskevista vastuullisuusprosesseissa ovat suppeita tai olemattomia.

Vertailussa heikoimmaksi jääneen Kian yritysvastuuarporteissa käytetty terminologia on epämääräistä ja annetut tiedot niin suppeita ettei sen vastuullisuusprosesseja voitu kattavasti arvioida. Yritykseltä yritettiin saada vastauksia kysymyksiin suomalaisen maahan-tuojan kautta siinä kuitenkaan onnistumatta.

Suosituksukset

Yrityksille

- Yritysten tulee ottaa käyttöön ihmisoikeuksia koskeva huolellisuusvelvoiteprosessi, joissa yritykset kartoittavat arvoketjunsä, tunnistavat ketjuissa olevat ihmisoikeusriskit ja osallisuutensa niihin, sekä ryhtyvät toimenpiteisiin riskien välttämiseksi ja vähentämiseksi. Olennainen osa asianmukaista huolellisuutta on mahdollisten vaikutusten kohteena olevien ryhmien kuuleminen merkityksellisellä tavalla.
- Kansainväliset yritysvastuustandardit edellyttävät myös, että jos haitallisia ihmisoikeusvaikutuksia on päässyt tapahtumaan, ne korjataan ja/tai korvataan. Siksi yritysten tulee liittää huolellisuusvelvoiteprosessiinsa myös korjaavat ja korvaavat toimenpiteet, eli niin sanotut remedy-prosessit.
- Huolellisuusvelvoiteprosessista ja sen mukaisista toimenpiteistä tulee raportoida selkeästi. Useiden sähköautoyhtiöiden jo valitsemaa käytäntöä laatia erillistä mineraalikohtaista raportointia voidaan pitää hyvänä, sillä mineraalit ovat sähköautoyhtiöille keskeisiä riskiraaka-aineita.
- Mineraaliarvoketjut tulisi julkaista mahdollisimman kattavasti kaivostasolle asti. Arvoketjuja koskevan tiedon avoimuus on keskeinen keino sidosryhmille tuoda yhtiöiden tietoon arvoketjuissa olevia epäkohtia. Ilman avoimia tietoja arvoketjuista, monet haitalliset ihmisoikeus- ja ympäristövaikutukset jäävät pimentoon eikä yritysten käyttöön ottamien huolellisuusvelvoiteprosessien tehokkuutta voida arvioida käytännön tasolla.

Päättäjille

- Suomen tulee edistää parhaillaan käynnissä olevissa yritysvastuudirektiivin trilogineuvotteluissa kunnianhimoista yritysvastuudirektiiviä. Euroopan parlamentin kanta yritysvastuudirektiiviin on hyvä pohja EU-elinten väliselle kompromissille.

- Yritysvastuudirektiivissä riskiperusteiset huolellisuusvelvoitteet on ulotettava toimitusketjussa aina raaka-ainetuotannon tasolle asti. Toimitusketjujen läpinäkyvyyttä on edistettävä paitsi yritysvastuusäätelyn keinoin myös lisäämällä tullitietojen yleisöjulkisuutta.



Finnwatch ry
Malminrinne 1B, 2. krs
00180 Helsinki
info@finnwatch.org
www.finnwatch.org
[@Finnwatch1](https://www.instagram.com/finnwatch1)