



# 为权利充电

主要电动汽车制造商  
人权尽职调查报告情况排名



**国际特赦组织是一项有 1000 万人参与的全球运动。我们动员参与者发挥人性，为了实现变革而发起倡导，致力于实现一个人人皆享有人权的世界。**

**我们的理想是建立一个当权者能够信守承诺、尊重国际法并接受问责的世界。我们独立于任何政府、政治意识形态、经济利益或宗教。我们的资金来源是会员会费和个人捐款。我们相信，怀着同理心与世界各地的人们团结行动，会让我们的社会变得更好。**

封面图片：© Artwork: Colin Foo, 照片: Getty/国际特赦组织

国际特赦组织版权所有 © 2024

除非另有说明，本文件的内容已根据“知识共享”许可协议（署名、非商业使用、禁止演绎、4.0 国际）获得许可。 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

如欲查询更多详情，请访问我们的网站上有关“许可”的网页：[www.amnesty.org](http://www.amnesty.org)

若某一部分内容的版权属于国际特赦组织以外的持有人，则该内容不受制于知识共享条款。

2024年首次出版

国际特赦组织有限公司

Peter Benenson House, 1 Easton Street, London WC1X 0DW, UK

索引号: ACT 30/8544/2024

原文语言: 英文

[zh.amnesty.org](http://zh.amnesty.org)

# 概述

气候紧急状态是一场人权危机，需要全球采取紧急、统一的应对措施。它威胁到当代和后代人们的公民、政治、经济、社会和文化权利，并最终威胁到人类的未来。气候变化的主要驱动因素——化石燃料，必须随着世界向可再生能源过渡而被逐步淘汰。

作为该过渡的一部分，一些国家鼓励从燃油汽车向电动汽车转型。如果各国实现其所宣称的目标，向电动汽车转型将有助于减少全球温室气体排放。但电动汽车需求的不断增长带来了新的人权挑战，并有可能加剧采矿业内已被充分记录的猖獗侵犯人权行为。

标准电动汽车电池含有钴、铜、锂和镍等矿物和金属。这些金属对于电动汽车、移动设备和其他需要电池存储装置的能源技术至关重要。国际能源署称，仅电动汽车电池对矿物的需求就将在 2024 年至 2050 年间增长约 9 倍。行业咨询公司“Benchmark 矿业资讯”报告称，为了满足这一需求，在 2035 年年底前需要开采 350 多个新矿。但这种为能源转型而急于开采矿物的做法也有其阴暗面，包括环境破坏、强迫驱逐、危险的工作条件和对原住民权利的侵犯。但这些只是受工业化采矿影响的人们所指出的部分侵害行为。

电池金属开采对人权的影响，长期以来是国际特赦组织工作的一个焦点，本报告便以这些工作为基础。十多年来，国际特赦组织一直在调查刚果民主共和国手工和工业化开采的钴和铜有关的侵犯人权行为。国际特赦组织还记录了菲律宾镍矿开采中，影响原住民和其他依赖土地的社区的侵犯人权行为。2016 年，国际特赦组织成为第一个使人们关注汽车行业未对其电池金属供应链进行深入人权尽职调查的国际非政府组织。2017 年，国际特赦组织发布一份报告，评估了 29 家公司（其中包括电动汽车行业的一些公司）与其钴供应链有关的人权尽职调查政策和做法。2019 年，国际特赦组织公开呼吁该行业在 5 年内“清理电池问题”。

正如政府必须发挥作用，使采掘业及其客户难以推迟公平的能源转型，或难以损害人权和环境，本研究认定的公司也有明确责任将人权置于其电动汽车制造的优先核心地位。

## 公司评分

本报告评估了全球 13 家主要电动汽车制造商的人权尽职调查政策以及其自行报告的做法。这些公司都有责任在其经营所在地尊重人权。公司尊重人权的责任已载于《联合国工商企业与人权指导原则》。该责任要求各公司争取防止或减轻商务关系所导致的、与其业务和服务直接相关的不利人权影响，即使这些公司没有促成这些影响。这主要意味着企业必须实施人权尽职调查流程，以识别、防止、减轻和说明它们如何应对不利的人权影响。

本报告评估的公司是：宝马汽车公司 (宝马)、比亚迪股份有限公司 (比亚迪)、福特汽车公司 (福特)、吉利汽车控股有限公司 (吉利汽车)、通用汽车公司 (通用汽车)、现代汽车公司 (现代汽车)、梅赛德斯-奔驰集团 (梅赛德斯-奔驰)、斯特兰蒂斯有限公司 (斯特兰蒂斯)、雷诺集团 (雷诺)、日产汽车公司 (日产)、三菱汽车公司 (三菱汽车)、特斯拉公司 (特斯拉) 和大众汽车公司 (大众)。

## 主要调查结果

### 一些进展

国际特赦组织上次在 2017 年评估了数家电动汽车制造商在金属供应链上的人权尽职调查政策和做法，自那以来整个行业无疑取得了一些进展。7 年后，许多电动汽车制造商已采取积极步骤，来承认其人权责任，并使公司政策和做法符合国际人权标准。一些制造商对特定的电池供应链矿物进行了风险评估，与受影响的社区会面，并参与了与公民社会组织的倡议，以制定该行业的共同框架和行为期望。

尽管一些汽车制造商显示其无疑取得了进展，但这 13 家公司中都远未达到满分 90 分，也没有一家公司能达到最高类别的分数。按照这一标准，没有一家公司能表明他们在对其电池金属供应链进行充分的人权尽职调查。评估还发现，这些公司的做法存在很大差异。有些公司的表现明显低于其他公司。

### 人权政策和承诺

国际特赦组织在 2024 年评估的所有公司均有公开的人权政策，这些政策参考了相关国际标准，但比亚迪在 2024 年 7 月才发布了其人权政策。8 家公司在 人权政策和 对供应链尽职调查的承诺方面获得了高分。

然而，尽管几乎所有公司都承诺反对歧视并促进性别平等，但这 13 家公司都没有明确承诺将性别敏感或交叉性方法纳入其人权尽职调查中。

根据国际特赦组织的评估，13 家公司中有 5 家没有承诺有效地接触利益相关者，或只做出了最低限度的承诺。

很少有公司报告其政策符合《联合国原住民权利宣言》，而且几乎没有证据表明在采购决策中实施了做法来获取自由、事先和知情情况下的同意。比亚迪、现代、三菱汽车和日产得分为零，因为他们未在公开承诺和自称的做法中表现出对原住民权利的具体承认。福特、梅赛德斯-奔驰、雷诺、斯特兰蒂斯和特斯拉承认原住民权利，并承诺在其整个供应链中尊重这些权利。但他们的公开承诺缺乏实施过程方面的细节。

## 认定和评估

在受到评估的 13 家公司中，只有 4 家将 4 种矿物供应链中存在的实际和潜在人权风险，认定为中等水平。这 4 家公司是宝马、梅赛德斯-奔驰、特斯拉和大众。这些公司在这方面还有更多工作要做，但应该成为其他公司效仿的榜样。

比亚迪、通用汽车、现代、三菱汽车和雷诺这 5 家公司主要提到了刚果民主共和国钴矿手工开采相关的风险，包括童工，而对其他风险、矿物或地区的关注有限。国际特赦组织在之前的研究中，充分记录了刚果民主共和国钴矿开采相关的侵犯人权行为，并被媒体广泛报道，但这些公司应该对所有金属进行全面的风险评估。只关注一种矿物和一种风险类型，阻碍了公司完整了解其供应链中广泛的人权风险。

比亚迪、吉利汽车、通用汽车、现代和三菱汽车这 5 家公司没有提供其供应链的详情，其他公司则披露了不同程度的有关其冶炼厂、精炼厂和矿场的信息。特斯拉披露了其获取钴、镍和锂的矿场名称，包括在刚果民主共和国、加拿大、新喀里多尼亚、澳大利亚和智利的矿场，这是其他公司效仿的榜样。

8 家公司显示他们没有使用或仅是最低程度地使用多种信息来源来进行尽职调查。

最后，依赖行业自愿举措和第三方审计虽然可能有价值，但有时这可能是替代而不是补充公司自身的全面风险认定和规划工作。一些公司没有提供信息说明他们为建立更强大和全面的数据集，对其供应链自行进行了什么样的平行和独立评估。

## 制止、预防和减轻不利影响

了解这些公司如何处理其供应链中的潜在或实际人权风险，是其人权尽职调查的重要部分。但本报告评估的大多数公司（8 家）并没有提供或仅最低程度地提供此类工作信息。提供中等程度信息的 5 家公司是宝马、福特、梅赛德斯-奔驰、特斯拉和大众。

在本报告中，有 5 家公司没有做出或只做出最低程度的努力，来发挥影响力促使供应商尊重人权。

比亚迪、吉利汽车、现代、三菱汽车、日产和雷诺这 6 家公司，没有提供信息说明如何考虑在收到有关侵犯人权行为的报告后，决定与供应商或特定国家断绝关系，而这些决策过程本身即可能会对人权产生不利影响。

## 监测

有 6 家公司仅是最低程度地展示他们采取系统性做法来跟踪和评估其尽职调查活动的有效性。这些公司是比亚迪、吉利汽车、通用汽车、现代汽车、三菱汽车和雷诺。其余 7 家公司在这方面的做法达到中等程度。

## 报告

本评估发现，有 6 家公司只做出了最低限度的努力，来公开交流其尽职调查政策、流程和活动（包括调查结果）方面的相关信息。在这方面表现最差的公司是比亚迪、吉利汽车、现代汽车、三菱汽车、日产和雷诺。

## 补救措施

有 11 家公司没有或很少提及补救措施。唯一在这方面表现出中等程度努力的公司是斯特兰蒂斯和特斯拉。

除比亚迪外，所有公司都不同程度地描述了其申诉机制。但在整个行业中，各公司未提供信息，说明这些申诉机制对受影响的个人和社区的可用性和易用性，或这些机制在处理电池供应链中的侵犯人权行为或风险方面多有效。这些公司有一般的投诉系统，但没有表明它们在电池供应链问题上的效果如何。各公司也没有分享其电池供应链中收到和解决投诉的详细信息。

## 表现最差者



公司名称	分数 (满分为90分)	
梅赛德斯-奔驰	51	充分显示
特斯拉	49	中等程度的显示
斯特兰蒂斯	42	中等程度的显示
大众	41	中等程度的显示
宝马	41	中等程度的显示
福特	41	中等程度的显示
通用汽车	32	最低程度的显示
雷诺	27	最低程度的显示
日产	22	没有显示与国际标准一致
吉利	22	没有显示与国际标准一致
现代	21	没有显示与国际标准一致
三菱	13	没有显示与国际标准一致
比亚迪	11	没有显示与国际标准一致

全球第二大电动汽车制造商比亚迪得分最低，在 90 分中得到 11 分。在大多数标准中，国际特赦组织认为该公司有时仅最低程度地与国际标准一致，有时甚至完全不一致。与此类似，现代汽车和三菱汽车也与比亚迪一样，几乎没有或完全没有提供关于有意义的人权尽职调查信息。这 3 家跨国公司均未发布任何信息，表明他们正努力了解其电池金属采购对人权的影响。这 3 家公司均未报告他们是否详细了解其供应链，也未表明他们是否已认定具体风险。他们的表现与表现最好的梅赛德斯奔驰和特斯拉，以及介于两者之间的许多其他公司形成了鲜明对比。

此外，只有比亚迪、现代汽车和三菱汽车这 3 家公司没有对国际特赦组织的调查结果作出回应。

## 评估方法

国际特赦组织的评估是基于各公司在其网站上提供的信息和政策文件，包括其最新的可持续发展报告和其他公开披露（截至 2024 年 8 月）。本报告评估了各公司政策的质量和细节，以及他们声称如何实施人权尽职调查的报告，但本报告不寻求评估此类做法的实际有效性。

在发布本报告之前，国际特赦组织曾致函每家公司，让他们有机会对调查结果发表评论。除比亚迪、现代汽车和三菱汽车外，所有公司都做出了回应。公司回复已被酌情纳入最终评估，其中大部分回复被全文刊登在本报告末尾的附件中。

评估这些公司的框架基于国际公认的标准，包括《联合国工商企业与人权指导原则》、《经合组织负责任商业行为尽职调查指南》以及《经合组织关于冲突影响和高风险地区矿产负责任供应链尽职调查指南》（更多信息请参阅《法律框架》）。

为了证明与国际标准充分一致，各公司应展示以下内容：

### 人权政策和承诺

公开承诺尊重所有人权。展示如何按照国际标准履行责任并进行人权尽职调查。由于并非所有人都以同样的方式受到侵犯人权行为的影响，他们的政策也表达对采取交叉性或性别敏感的尽职调查方法的承诺。性别敏感的方法不仅可以消除女性在公司内部晋升的障碍，还可以考虑女性和 LGBTQI+ 人群遭受歧视的交叉影响方式，以及公司如何避免助长这些伤害。此外，承诺有效地接触利益相关者，并表现出坚定、一贯的承诺来尊重原住民权利。

### 认定和评估

调查其在电池供应链中采购的矿物（钴、铜、锂和镍）在多大程度上带来人权风险。确定其供应链中的冶炼厂、精炼厂和矿场，以及这些实体从何处采购矿物。评估冶炼厂和精炼厂如何进行尽职调查、处理风险并与国际标准保持一致。使用多种信息来源开展独立的风险认定流程，并且仅雇用第三方审计师来补充而不是取代自己的尽职调查工作。各公司应该对这些评估的结果保持透明，方式包括在其网站上发布报告。

### 制止、预防和减轻不利影响

对已认定的人权风险作出反应。终止造成或助长伤害的活动，并争取通过业务关系预防或减轻与其运营、产品或服务相关的不利影响。提供这些工作的详细说明，而不仅仅依赖第三方审计和评估。对供应商施加影响力，使其尊重人权。如果与某个供应商或地区断绝关系，各公司会评估潜在的不利影响，并采取预防措施预防或减轻这些影响。

### 监测

采用系统性方法来跟踪和评估尽职调查活动的有效性，并进行全面记录。此外，定期让受影响群体参与，例如居住在采矿、冶炼和精炼作业附近的当地社区以及供应链中的工人。定期评估其尽职调查流程、自己的计划、审计方案和第三方审计师。虽然可以使用第三方审计师，但各公司应证明这些外部审计如何补充和被纳入公司自己的独立尽职调查工作，而不是取代内部流程。

### 报告

就其尽职调查政策、流程和活动（包括调查结果）传达相关信息。这些信息是公开的，并以可能受到影响的人可以理解的形式传达。

### 补救措施

当各公司确定其已造成或助长了实际的不利影响时，公司对损害提供补救或配合补救措施。当各公司因业务关系与损害联系起来时，利用其影响力确保受影响的权利人得到补救。争取将受影响的权利人恢复到损害前的状态。补救措施可能包括道歉、补偿、恢复、财务或非财务赔偿，以及防止未来不利影响的措施。此外，提供有关特定于矿产供应链活动的可操作申诉机制的存在、运作和结果的确切信息。

## 结论和重点建议

与能源转型矿物开采相关的侵犯人权行为令人震惊且广泛存在。正如本报告所显示，该行业的应对措施严重不足。自 2017 年国际特赦组织首次使人们关注电动汽车行业钴供应链中的侵犯人权行为以来，一些公司无疑取得了部分进展。但本报告评估的大多数公司并未充分证明他们符合国际人权标准，甚至没有证明他们将自己的政策付诸行动。整个行业尽职调查改进的步伐缓慢、经常是出现了问题才设法解决，这表明需要立法来推动有意义的变革。今天，人们的生活和权利正受到损害，而他们在等待那些拥有更多权力的人来做出这些改变。各公司需要采取更主动的方式，来终结电动汽车电池金属供应链中猖獗的多重交叉歧视和侵犯人权行为。

### 对跨国电动汽车制造商总部所在国的建议：

- 颁布并执行强制性的人权和环境尽职调查立法，涵盖公司的全球运营和供应链，包括电动汽车电池的原材料。该立法应在法律上要求公司对其全球运营和供应链进行人权尽职调查，并特别关注原材料的上游采购。
- 无论损害发生在何处，确保与电动汽车制造商全球运营影响有关的人权损害能得到有效补救（全球运营影响包括来自其子公司和业务关系的影响）。

### 对电池矿物开采和加工所在国的建议：

- 在颁发采矿许可证之前强制进行人权影响评估。
- 要求公司实施环境保护和恢复计划。
- 确保工人的权利，包括确保其健康和​​安全标准。为确保原住民和当地社区在影响其土地和生计的决策中真正拥有发言权，实施和执行使人们在自由、事先告知及知情情况下同意（FPIC）的流程。

### 对本报告中提到的公司的建议：

- 紧急审议本报告中对其人权尽职调查政策和做法的评估，并采取行动处理本报告认定的差距和失败。应密切关注性别平等尽职调查以及原住民的权利。
- 紧急调查其钴、铜、锂和镍的电池矿物供应链，以了解任何潜在或实际的人权风险。这应包括确定其供应链中的冶炼厂和精炼厂，并详细了解供应链中公司的矿物来源地。
- 公开披露为减轻电池矿物供应链中的人权风险而采取的措施，包括此类行动的结果。披露与利益相关者的接触情况、公司申诉机制的有效性，以及任何促使供应商遵守人权标准的努力。

## 研究方法学

本章将概述用于评估主要电动汽车制造商，在采购钴、铜、锂和镍时人权尽职调查工作的方法。评分方式和最终得出的评分表采用了符合国际标准的框架，并基于对公开信息和公司回复的分析作出评分。本章详细介绍了评估标准，包括 6 个主要类别，并讨论了本报告在评估公司做法的实际有效性方面的局限。

本报告评估了全球 13 家主要电动汽车制造商的人权尽职调查政策和自行报告的做法。这 13 家公司包括宝马汽车公司 (宝马)、比亚迪股份有限公司 (比亚迪)、福特汽车公司 (福特)、吉利汽车控股有限公司 (吉利汽车)、通用汽车公司 (通用汽车)、现代汽车公司 (现代汽车)、梅赛德斯-奔驰集团 (梅赛德斯-奔驰)、斯特兰蒂斯有限公司 (斯特兰蒂斯)、雷诺集团 (雷诺)、日产汽车公司 (日产)、三菱汽车公司 (三菱汽车)、特斯拉公司 (特斯拉) 和大众汽车公司 (大众)。

报告的评估方式是，审议这些公司的主要原材料钴、铜、锂和镍供应链的人权尽职调查政策和自行报告的做法。<sup>1</sup>

国际特赦组织的评估是基于各公司在其网站上提供的信息和政策文件，包括其最新的可持续发展报告和其他公开披露 (截至 2024 年 8 月)。

在发布本报告之前，国际特赦组织致函每家公司，让他们有机会对调查结果发表评论。除比亚迪、现代汽车和三菱汽车外，所有公司都做出了回应。公司回复已被酌情纳入最终评估，其中大部分回复被全文刊登在本报告末尾的附件中。<sup>2</sup>

电池金属开采对人权的影响，长期以来是国际特赦组织工作的一个焦点，本报告以过去这些工作为基础。十多年来，国际特赦组织一直在调查刚果民主共和国手工和工业化开采的钴和铜有关的侵犯人权行为。<sup>3</sup> 国际特赦组织还记录了菲律宾镍矿开采中影响原住民和其他依赖土地的社区的侵犯人权行为。<sup>4</sup> 2016 年，国际特赦组织成为第一个使人们关注汽车行业未对其电池金属供应链进行深入人权尽职调查的国际非政府组织。2017 年，国际特赦组织发布一份报告，首次评估了 29 家公司 (其中包括电动汽车行业的一些公司) 与其钴供应链有关的人权尽职调查政策和做法。<sup>5</sup> 该评估认定：

<sup>1</sup> 对这些公司的选择是基于国际能源署的《2023 年关键矿物市场评估》(<https://iea.blob.core.windows.net/assets/c7716240-ab4f-4f5d-b138-291e76c6a7c7/CriticalMineralsMarketReview2023.pdf>)。根据这份报告，包括 RNM 联盟在内的十大电动汽车制造商在 2022 年占据了全球电动汽车市场份额的 70% 左右。我们的评估以两种方式扩展了这份名单：1) 我们之所以纳入福特，是因为它在北美市场占有重要地位，根据其 2024 年可持续发展报告，它在北美连续 2 年在电动汽车销量中排名第二。2) 我们对雷诺、日产和三菱进行单独评估，而不是作为 RNM 联盟进行评估。

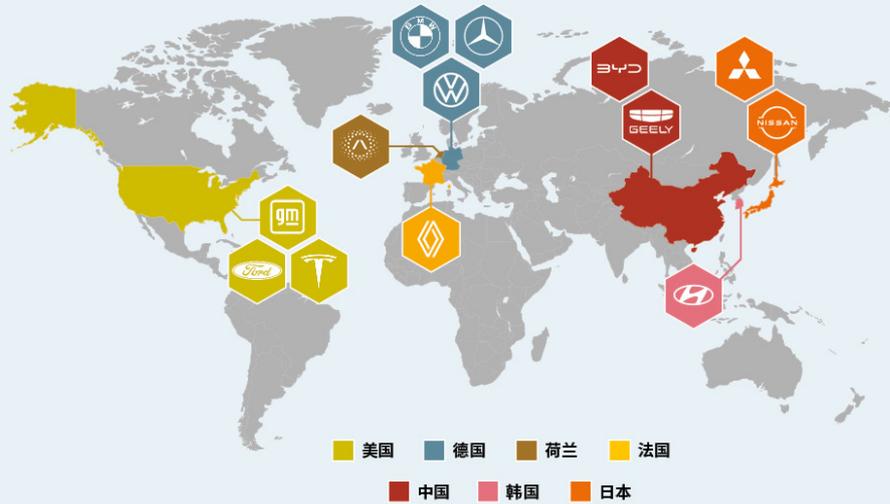
<sup>2</sup> 特斯拉要求不要公布其答复的全部内容。

<sup>3</sup> 国际特赦组织和非洲资源观察组织的《“不惜卖命的真相”：全球钴矿贸易的“策动力”来自刚果民主共和国境内的人权侵犯》(索引号: AFR 62/3183/2016), 2016 年 1 月 19 日, <https://www.amnesty.org/en/documents/afr62/3183/2016/zh/>; 国际特赦组织的《充电时间：企业处理钴供应链中出现的侵害行为时的行动与不作为》(索引号: AFR 62/7395/2017), 2017 年 11 月 15 日, <https://www.amnesty.org/en/documents/afr62/7395/2017/zh/>; 国际特赦组织和善治与人权倡议组织的《驱动变革，还是一切如常？在刚果民主共和国工业化铜钴矿场发生的强迫搬迁事件》(索引号: AFR 62/7009/2023), 2023 年 9 月 11 日, [https://zh.amnesty.org/wp-content/uploads/2024/02/Amnesty-Powering-Change-or-Business-as-usual\\_CH-ZN\\_print.pdf](https://zh.amnesty.org/wp-content/uploads/2024/02/Amnesty-Powering-Change-or-Business-as-usual_CH-ZN_print.pdf)。

<sup>4</sup> 报告尚未公布。

<sup>5</sup> 国际特赦组织的《充电时间》，2017 年 (前文已引用)。

## 各汽车制造商总部位置的全球地图



“作为一个整体，面向消费者的汽车行业公司落后于电脑和电子行业中的公司。在汽车行业的 8 家公司中，只有 1 家明确提到需要采购通过经合组织级别尽职调查的钴材料……所有公司都没有按照国际标准的要求披露其钴冶炼厂或精炼厂的身份。尽管许多公司加入了自愿性质的行业主导举措，来处理与钴和其他原材料相关的人权风险，但目前没有任何公司披露其供应链中认定的具体人权风险或侵害行为。鉴于该行业各公司消耗的钴量，以及随着电动汽车需求的增长未来几年预计消耗的钴量，他们迫切需要采取更多行动。”



电动汽车由含有钴、铜、锂和镍等矿物的电池提供动力© Myenergi, Unsplash 2022 年 9 月

2019 年，国际特赦组织公开呼吁该行业在 5 年内“清理电池问题”。<sup>6</sup>

2022 年 10 月，国际特赦组织和 70 多家公民社会组织形成的一个联盟发布了《驱动变革：电池价值链中的企业和政府原则》，概述了避免电池价值链中侵犯人权和破坏环境的基本步骤。对于企业而言，这些原则强调尊重人权和环境、进行尽职调查、保持透明度、维护工人权利、与受影响社区接触、拒绝海底矿物以及确保资源高效的电池设计和回收。该报告敦促各国政府执行法律要求，要求企业尊重人权和环境，调查侵害人权行为，反对深海采矿，支持减少对私家车依赖的政策，设定终止销售新内燃机汽车的最后期限，强制电池维修和回收，并确保过渡到 100% 可再生能源电网。<sup>7</sup>

## 评估框架

评估这些公司的框架是基于国际公认的标准，包括《联合国工商企业与人权指导原则》、《经合组织负责任商业行为尽职调查指南》以及《经合组织关于冲突影响和高风险地区矿产负责任供应链尽职调查指南》（更多信息请参阅《人权尽职调查——法律框架》）。<sup>8</sup>

国际特赦组织的评估框架包括 6 个主要类别，分别是：

### 1. 人权政策及承诺；

<sup>6</sup> 国际特赦组织的《国际特赦组织挑战行业领导者清理其电池问题》，2019 年 3 月 21 日，

<https://www.amnesty.org/en/latest/news/2019/03/amnesty-challenges-industry-leaders-to-clean-up-their-batteries-2/>

<sup>7</sup> 国际特赦组织的《驱动变革：电池价值链中企业和政府的原则》(索引号：ACT30/3544/2021),2022 年 10 月，

<https://www.amnesty.org/en/documents/act30/3544/2021/en/>，第 6-12 页。

<sup>8</sup> 参阅联合国《工商企业与人权指导原则：实施联合国“保护、尊重和补救”框架》(2011 年)，

[https://www.ohchr.org/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr\\_en.pdf](https://www.ohchr.org/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf)；经济合作与发展组织的《经合组织负责任商业行为尽职调查指南》，2018 年，<http://mneguidelines.oecd.org/OECD-Due-Diligence-Guidance-for-Responsible-Business-Conduct.pdf>；以及经合组织的《经合组织冲突地区和高风险地区矿产负责任供应链尽职调查指南：第三版》，2016 年，

<http://dx.doi.org/10.1787/9789264252479-en>；联合国工商企业与人权问题工作组，《工商企业与人权指导原则的性别层面》，2019 年，

<https://www.undp.org/publications/gender-dimensions-guiding-principles-business-and-human-rights>

2. 识别和评估;
3. 停止、预防和缓解不利影响;
4. 追踪;
5. 报告;
6. 补救措施。

这些类别进一步细分为 15 项标准。评估标准的详细摘要请见附录。根据每一项标准，评分如下：

- 没有显示与国际标准一致(0 分)
- 最低程度的显示 (1 分)
- 中等程度的显示 (3 分)
- 充分显示(6 分)

## 限制和范围

本评估并未涵盖各公司可能采取的所有行动，因为它仅依赖各公司自身在公开披露中提供的公开信息，以及公司在回复国际特赦组织询问时要求注意的公开信息。本报告评估了公司政策的质量和细节，以及他们声称的如何实施人权尽职调查的报告，但并不寻求评估此类做法的实际有效性。例如，如果某公司报告称已采取措施处理与其进行采购的矿场相关的人权风险，那么评估这些公司实际采取了什么行动就超出了本报告的范围。本报告在评估公开披露信息的范围和相关性时，揭示的是这 13 家汽车制造商对其业务运营所造成电动汽车电池供应链中人权影响的了解程度。

## 致谢

本报告的作者们谨向一些个人和组织的贡献、支持和建议表达由衷感谢，其中包括 Richard Kent、教会研究协会 (HEKS/EPER) 的 Karin Mader、引领冲锋组织 (Lead the Charge) 的 Chris Alford、挪威雨林基金会的 Julia Naime、气候工作基金会 (ClimateWorks Foundation) 以及“最后关头”组织 (The 11<sup>th</sup> Hour Project)。

# 为权利充电

## 主要电动汽车制造商的人权尽职调查报告情况排名

为了应对气候变化，如今许多政府都在鼓励电动汽车市场。电动汽车电池的生产需要钴、铜、锂、镍和其他矿物。但为了增加这些矿物的供应而急于开采，导致了矿场迅速扩张，这在世界各地造成侵犯人权和破坏环境的现象。

在《为权利充电：主要电动汽车制造商的人权尽职调查报告排名》报告中，国际特赦组织评估了 13 家全球电动汽车品牌。报告发现，大多数公司没有充分展示他们的政策符合国际人权标准，甚至无法证实他们会将自己的政策付诸行动。整个行业的尽职调查改进过程步伐缓慢、经常是出现了问题才设法解决，这表明需要立法来推动有意义的变革。