

國際財務報導準則永續揭露準則
正 體 中 文 版 草 案

國際財務報導準則第 S2 號之
行業基礎施行指引
第 63 冊—汽車

徵 求 意 見 函

(有意見者請於 113 年 9 月 6 日前，將意見以電子郵件方式寄
至 tifrs@ardf.org.tw)

財 團 中 華 民 國 會 計 研 究 發 展 基 金 會
法 人
永 續 準 則 委 員 會

第六十三冊—汽車

行業描述

汽車行業之個體製造客車、輕型貨車及機車。汽車行業之個體設計、建造及銷售使用各種傳統與替代之燃料及動力系統之車輛。其將此等車輛銷售予經銷商以零售予消費者，亦直接銷售予車隊客戶，包括汽車出租及租賃個體、商業車隊及政府。由於本行業之全球化性質，幾乎所有個體於世界上數個國家皆有製造場所、組裝工廠及服務據點。汽車行業屬集中化，其中有少數大型製造商及多元化之供應鏈。基於本行業對於天然資源之依賴且對景氣循環之敏感性，收入通常係週期性。

永續揭露主題及指標

表 1 永續揭露主題及指標

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
燃料經濟性與使用階段之排放	銷售加權平均之客車燃料經濟性，按地區別	量化	每加侖英哩數(Mpg)， 每公里油耗公升數(L/km)，每公里二氧化碳公克數(gCO ₂ /km)， 每公升油耗行駛公里數(km/L)	TR-AU-410a.1
	已銷售(1)零排放車輛(ZEV)、(2)混合動力車及(3)插電式混合動力車之數量	量化	數量	TR-AU-410a.2
	對管理車輛燃料經濟性及排放風險與機會之策略之討論	討論及分析	不適用	TR-AU-410a.3

表 2 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
已製造車輛數量	量化	數量	TR-AU-000.A

活動指標	種類	衡量單位	代碼
已銷售車輛數量	量化	數量	TR-AU-000.B

燃料經濟性與使用階段之排放

主題彙總

機動車輛對化石燃料之燃燒在導致全球氣候變遷之溫室氣體（GHG）排放中占重大份額。引擎排氣亦產生諸如氮氧化物（NO_x）、揮發性有機物（VOCs）及粒狀物（PM）等當地空氣污染物，其會威脅人類健康及環境。於此情況下，車輛排放逐漸受全球消費者及主管機關關注。雖然使用階段之排放來自汽車製造商之下游，惟法規通常聚焦於汽車製造商以減少此等排放，諸如透過燃料經濟性標準。較嚴格之排放標準及消費者需求轉變正推動電動車、混合動力車及具高燃料效率傳統車之市場擴張。此外，製造商正設計以重量較輕之材料製造之創新車輛以改善燃料效率。符合目前燃料效率及排放標準並持續創新以符合或超越不同市場未來法令標準之個體，可能強化其競爭地位並擴張其市場份額，同時降低對傳統車輛需求減少之風險。

指標

TR-AU-410a.1. 銷售加權平均之客車燃料經濟性，按地區別

- 1 個體應按地區別揭露其客車及輕型車輛之平均燃料經濟性，按已銷售車輛之足跡加權。
 - 1.1 平均燃料經濟性應依法規目的所要求按車型年計算。
 - 1.2 在缺乏計算車隊平均值之監管指引之情況下，個體應以報導期間內已銷售車輛之燃料經濟性按銷量加權計算性能。
 - 1.3 無論法規是否係基於車輛重量，該計算應以車隊平均基礎進行。
- 2 個體應按地區別揭露該百分比。
 - 2.1 地區係定義為個體進行部門財務報導之區域，並受車輛燃料經濟性、燃料消耗或排放標準之規範。
- 3 揭露可能就每一地區以不同單位提供，其可能包括：
 - 3.1 於歐盟銷售之(1)客車及(2)輕型商用車輛之每公里二氧化碳公克數（gCO₂/km）
 - 3.2 於日本銷售之客車之每公里油耗公升數（L/km）

- 3.3 於美國銷售且受整廠平均油耗總量管理機制 (CAFE) 標準規範之(1)國內客車、(2)進口客車及(3)輕型貨車 (此等車輛類別係定義於美國聯邦法規第49冊第523篇) 之每加侖英哩數 (mpg)
- 3.4 於紐西蘭銷售之客車之每公升油耗行駛公里數 (km/L)
- 4 揭露範圍應包括受車輛燃料經濟性、燃料消耗或排放之國家客車標準規範之所有車輛。
- 5 個體可揭露其他車輛部門之車輛性能，諸如：
 - 5.1 日本貨運車輛
 - 5.2 美國重型車輛
 - 5.3 歐盟輕型商用車輛

TR-AU-410a.2. 已銷售(1)零排放車輛 (ZEV)、(2)混合動力車及(3)插電式混合動力車之數量

- 1 個體應揭露報導期間內已銷售汽車之數量，分類為：(1)零排放車輛 (ZEV)、(2)混合動力車及(3)插電式混合動力車。
 - 1.1 零排放車輛係完全由電動馬達驅動之車輛，由先進技術之電池或氫燃料電池提供動力，其於所有可能之操作模式及情況下，在整個使用壽命內皆無廢氣排放。
 - 1.2 混合動力車 (油電混合車輛或 HEV) 係可從下列兩種車載之儲存能源來源獲取推進能源之車輛：(a)消耗性燃料及(b)能源儲存裝置，諸如電池、電容器或飛輪。
 - 1.3 插電式混合動力車係以由大型電池組供電之電動馬達所驅動之車輛，該電池組透過插入電源進行充電。
- 2 揭露範圍包括全球已銷售且依上述指引符合分類資格之所有車輛。

TR-AU-410a.3. 對管理車輛燃料經濟性及排放風險與機會之策略之討論

- 1 個體應討論其對改善車輛燃料經濟性及減少車輛之使用階段排放之策略。
 - 1.1 使用階段排放包括溫室氣體及空氣污染物，諸如二氧化碳、氮氧化物、揮發性有機物及粒狀物。
- 2 該策略之攸關層面包括改善現有車輛及技術、引進新技術、投入先進技術之研究及發展，以及與同業、學術機構或客戶建立合作夥伴關係。

- 3 攸關技術可能包括與材料設計及工程、先進動力系統、再生燃料、能源儲存及電池、空氣動力設計、燃料噴射系統、微粒過濾器及導致排放減少之產品及燃料有關之技術。
 - 3.1 先進動力系統技術包括電動、混合動力、插電式混合動力、雙燃料及零排放之車輛及車輛零組件（例如燃料電池）。
 - 3.2 再生燃料及能源技術係指以能於短時間內透過生態循環補充來源（包括生質（包括乙醇、第一代生質燃料及先進生質燃料））為基礎運作之技術。
 - 3.3 導致減少排放之產品包括達成顯著減少燃料消耗之任何車輛或技術。
 - 3.4 導致減少排放之燃料包括生質柴油、乙醇、天然氣、丙烷及氫氣。
 - 3.5 內燃引擎包括配備技術（例如，選擇性觸媒還原法）以減少氮氧化物排放者。
 - 3.6 微粒過濾器（例如，壁流式過濾器或分流式過濾器）包括減少排放（包括一氧化碳、碳氫化合物及粒狀物）之過濾器。
 - 3.6.1 若攸關時，個體應討論其為改善車輛之燃料經濟性及減少車輛排放而優先重視之技術，諸如其正開發之特定類型燃料系統（例如，混合動力、電動或燃料電池）。
- 4 個體應討論影響燃料經濟性及排放努力之因素，諸如符合客戶需求或符合其所營運或規劃營運之市場之監管規定。
 - 4.1 攸關之計畫及倡議可能包括：
 - 4.1.1 加州低排放車輛計畫-LEV III
 - 4.1.2 中國第六階段排放標準
 - 4.1.3 歐洲輕型車輛六期標準
 - 4.1.4 美國空氣清淨法
 - 4.1.5 美國整廠平均油耗總量管理機制（CAFE）標準
- 5 個體應討論其是否遵循燃料經濟性及使用階段之監管義務，該等現行法規是否規定未來改善、對符合此等法規之進展，以及維持遵循新興法規之策略。
- 6 揭露範圍包括受國家及地方車輛標準規範之所有車輛。
- 7 個體可討論其用以衡量燃料經濟性改善及排放減量之基準，包括燃料經濟性改善及排放減量之目標。