

永續會計準則理事會（SASB）準則

正體中文版草案

汽車零件

永續會計準則

徵求意見函

（有意見者請於 114 年 12 月 29 日前，將意見以電子郵件方式
寄至 tifrs@ardf.org.tw）

財法人 中華民國會計研究發展基金會
永續準則委員會

關於永續會計準則理事會（SASB）準則

國際財務報導準則基金會之國際永續準則理事會（ISSB）於 2022 年 8 月承接對永續會計準則理事會（SASB）準則之責任。國際永續準則理事會（ISSB）承諾維護、強化及發展永續會計準則理事會（SASB）準則，並鼓勵編製者及投資者繼續使用永續會計準則理事會（SASB）準則。

國際財務報導準則第 S1 號「永續相關財務資訊揭露之一般規定」（以下簡稱國際財務報導準則第 S1 號）規定個體於辨認可合理預期將影響個體展望之永續相關風險與機會時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題並考量其適用性。同樣地，國際財務報導準則第 S1 號規定個體於決定揭露哪些與永續相關風險與機會有關之資訊時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之指標並考量其適用性。

國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 6 月修正永續會計準則理事會（SASB）準則中之氣候相關主題及指標，使其與隨附於國際財務報導準則第 S2 號「氣候相關揭露」之行業基礎指引一致。國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 12 月修正與「永續會計準則理事會（SASB）準則之國際適用性」計畫有關之非氣候相關之主題及指標。

生效日

此 2023-12 版本之準則對所有個體於 2025 年 1 月 1 日以後開始之年度期間生效，並得提前適用。

目錄

簡介	4
永續會計準則理事會（SASB）準則之概述	4
準則之使用	5
行業描述	5
永續揭露主題及指標	6
能源管理	7
廢棄物管理	9
產品安全	11
燃料效率之設計	13
材料取得	14
材料效率	15
競爭行為	17

簡介

永續會計準則理事會（SASB）準則之概述

永續會計準則理事會（SASB）準則係一組 77 項行業特定之永續會計準則（「永續會計準則理事會（SASB）準則」或「行業準則」），根據永續行業分類系統®（SICS®）分類。

永續會計準則理事會（SASB）準則包括：

- 1.行業描述：**意圖透過描述參與該行業所特有之經營模式、相關活動及其他共同特性，以協助個體辨認適用之行業指引。
- 2.揭露主題：**描述與特定行業中之個體所進行之活動相關之特定永續相關風險或機會。
- 3.指標：**搭配揭露主題，旨在單獨（或作為一組指標之一部分）提供與特定揭露主題之個體績效有關之有用資訊。
- 4.技術協定：**提供對相關指標之定義、範圍、施行及表達之指引。
- 5.活動指標：**量化個體特定活動或營運之規模，且旨在與第 3 點提及之指標結合使用以將資料標準化並便於比較。

使用永續會計準則理事會（SASB）準則作為其國際永續準則理事會（ISSB）準則之施行之一部分之個體應考量攸關之國際永續準則理事會（ISSB）應用指引。

對未適用國際永續準則理事會（ISSB）準則而單獨使用永續會計準則理事會（SASB）準則之個體而言，「永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引」對所有行業準則之使用建立適用之指引，且被視為準則之一部分。除行業準則所包含之技術協定另有規定外，永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引適用於行業準則中之指標之定義、範圍、施行、編製及表達。

歷來，「永續會計準則理事會（SASB）之觀念架構」訂定指引永續會計準則理事會（SASB）制定永續會計準則之作法之基本觀念、原則、定義及目的。

準則之使用

永續會計準則理事會（SASB）準則意圖協助個體揭露可合理預期將於短期、中期或長期影響個體之現金流量、其對籌資之可得性或資金成本之永續相關風險與機會之資訊。個體決定哪一（哪些）行業準則及揭露主題與其業務攸關，以及報導哪些相關指標。一般而言，個體應使用特定於其主要行業（如永續行業分類系統®所辨認）之永續會計準則理事會（SASB）準則。惟重大業務分屬數個永續行業分類系統®行業之公司應參考額外永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題及相關指標並考量其適用性。

本準則中所包含之揭露主題及相關指標，已被辨認為對投資者可能有用者。惟作出重大性判斷及決定之責任在於報導個體。

行業描述

汽車零件行業之個體向原始設備製造商（OEM）提供汽車零件及配件。汽車零件個體通常專門製造及組裝零件或配件，諸如引擎排氣系統、替代傳動系統、混合動力系統、觸媒轉化器、鋁合金鋼圈（輪圈）、輪胎、後視鏡及車載電氣與電子設備。雖然較大之汽車行業包括提供用於組裝汽車之零件及原料之多階供應商，此等汽車零件行業揭露之範圍僅包括直接向原始設備製造商提供零件之一階供應商。本行業之範圍排除由原始設備製造商擁有並營運之專屬供應商，諸如引擎及沖壓設施。其亦排除為汽車零件行業提供投入之二階供應商。

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
能源管理	(1)總能源消耗量、(2)電網電力百分比及 (3)再生百分比	量化	十億焦耳 (GJ) , 百 分比(%)	TR-AP-130a.1
廢棄物管 理	(1)來自製造之廢棄物總重量、(2)有害之 百分比及(3)再循環之百分比	量化	公噸(t) , 百分比 (%)	TR-AP-150a.1
產品安全	(1)公布召回之次數、(2)召回之單位總數 <small>量 譯者註¹</small>	量化	數量	TR-AP-250a.1
燃料效率 之設計	為提高燃料效率或減少排放所設計之 產品之收入	量化	表達貨幣	TR-AP-410a.1
材料取得	與關鍵材料之使用相關之風險管理之 描述	討論及 分析	不適用	TR-AP-440a.1
材料效率	銷售之產品中可再循環之百分比	量化	百分比 (%)	TR-AP-440b.1
	投入材料中來自再循環或再製成分之 百分比 ²	量化	百分比 (%)	TR-AP-440b.2
競爭行為	與反競爭行為法規相關之法律程序所 造成之貨幣性損失總額 ³	量化	表達貨幣	TR-AP-520a.1

表 2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
生產零件數量	量化	數量	TR-AP-000.A
生產零件重量	量化	公噸(t)	TR-AP-000.B
製造廠房之面積	量化	平方公尺 (m ²)	TR-AP-000.C

¹ TR-AP-250a.1 之註一揭露應包括值得注意之召回之討論，諸如影響大量車輛、多種車型或與嚴重傷害或死亡有關之召回。

² TR-AP-440b.2 之註一個體應描述對為再製而取得生命終結產品及零件之倡議，包括產品收回計畫。

³ TR-AP-520a.1 之註一個體應簡要描述貨幣性損失之性質、背景以及因而採取之任何改正行動。

能源管理

主題彙總

汽車製造過程中大部分之能源消耗皆發生於供應鏈。汽車零件製造商於其生產過程中使用電力及化石燃料，導致直接及間接之溫室氣體（GHGs）排放。外購電力係汽車零件行業所使用能源之主要部分。永續倡議（諸如對能源效率及再生能源之誘因）正在使替代能源更具成本競爭力。主管機關及消費者亦正鼓勵該行業減少溫室氣體排放。在管理與整體能源效率相關之成本及風險之同時，仰賴各種類型之能源及取得替代能源可能變得逐漸重要。

指標

TR-AP-130a.1. (1)總能源消耗量、(2)電網電力百分比及(3)再生百分比

1 個體應揭露(1)總能源消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位）。

1.1 能源消耗之範圍包括來自所有來源之能源，包括個體自外部來源購入之能源及個體本身製造（自行生產）之能源。例如，直接燃料使用、外購電力，以及加熱、冷卻與蒸汽之能源，均屬能源消耗之範圍。

1.2 能源消耗之範圍僅包括個體於報導期間內直接消耗之能源。

1.3 個體於計算來自燃料及生質燃料之能源消耗量時，應使用高熱值（HHV），亦稱為總熱值（GCV），其係直接衡量或取自政府間氣候變化專門委員會（IPCC）。

2 個體應揭露(2)其所消耗之能源中來自電網電力供應之百分比。

2.1 該百分比應以所購買電網電力之消耗量除以總能源消耗量計算。

3 個體應揭露(3)其所消耗之能源中屬再生能源之百分比。

3.1 再生能源係定義為來自補充率大於或等於消耗率之來源之能源，諸如地熱能、風力、太陽能、水力及生質能。

3.2 該百分比應以再生能源消耗量除以總能源消耗量計算。

3.3 再生能源之範圍包括個體消耗之再生燃料、個體直接製造之再生能源，以及個體透過下列方式購買之再生能源：明確包含再生能源憑證（RECs）或能源來源證明（GOs）之再生能源購電協議（PPA）、Green-e Energy 認證之公用事業或供應商計畫，或明確包含再生能源憑證或能源來源證明之其他綠色電力產品，或與電網電力配對之 Green-e Energy 認證之再生能源憑證。

3.3.1 對於現場產生之任何再生電力，任何再生能源憑證及能源來源證明應以個體名義被保留（不出售）且註銷或取消，使個體可主張其為再生能源。

- 3.3.2 對於再生能源購電協議及綠色電力產品，該協議應明確包含並傳達再生能源憑證及能源來源證明以個體名義被保留或取代且註銷或取消，使個體可主張其為再生能源。
- 3.3.3 電力電網組合中非屬個體控制或影響之再生能源部分，係排除於再生能源之範圍。
- 3.4 就此揭露之目的，來自生質來源之再生能源範圍限於經第三方標準（例如，森林管理委員會、永續森林倡議、森林驗證認可計畫或美國林場系統）認證之材料、依「Green-e 再生能源認證框架第 1.0 版（2017 年版）」或 Green-e 區域標準作為合格供應來源之材料，或符合適用之州再生能源配額制度之材料。
- 4 個體對於此揭露下所報導之所有資料應適用一致之轉換係數，諸如將高熱值用於燃料（包括生質燃料）之使用及將千瓦時（kWh）轉換為十億焦耳（GJ）（用於能源資料，包括來自太陽能或風力之電力）。

廢棄物管理

主題彙總

製造汽車零件涉及使用大量材料（包括銅、鐵、鋁及塑膠等）。該行業產生之廢棄物包括機器潤滑劑及冷卻劑、水性及溶劑清潔系統、油漆，以及廢金屬及塑膠。汽車零件製造商花費收入之重大比例於材料成本。因此，藉由減少及再循環廢棄物以適當管理其製造投入之個體，可降低價格波動及供應中斷之風險。此外，汽車零件製造商可藉由增加再循環廢棄物之比例以達到成本節省並改善營運效率。同樣地，汽車零件製造商之廢棄物管理實務造成負面之環境影響者，可能面臨增加之監管監督。違反環境法規可能增加法律費用，以及污染控制設施及職業健康與安全計畫之資本支出。

指標

TR-AP-150a.1. (1)來自製造之廢棄物總重量、(2)有害之百分比及(3)再循環之百分比

- 1 個體應揭露(1)自製造之營運中所產生之廢棄物之總重量（以公噸為單位）。
 - 1.1 廢棄物係定義為個體無進一步使用且被個體廢棄或排放至環境之材料。
- 2 個體應揭露(2)自製造之營運中所產生之有害廢棄物按重量計算之百分比。
 - 2.1 有害廢棄物係依該廢棄物產生場所適用之司法管轄區法律或監管架構所定義。
 - 2.2 該百分比應以自製造之營運中所產生之有害廢棄物之重量除以自製造之營運中所產生之廢棄物之總重量計算。
- 3 個體應揭露(3)自製造之營運中所產生之廢棄物中已再循環者按重量計算之百分比。
 - 3.1 該百分比應以自製造之營運中所產生之廢棄物中已再循環者之重量除以自製造之營運中所產生之廢棄物之總重量計算。
 - 3.2 再循環廢棄物（包括再製廢棄物）係定義為透過生產或製造程序進行再加工或處理並被製成最終產品或整合至產品中之零組件之廢棄物材料。
 - 3.3 再循環廢棄物之範圍包括再利用之材料。
 - 3.3.1 再利用材料係定義為回收之產品或零組件，用於與其原本設計相同之目的者。
 - 3.4 再循環廢棄物之範圍排除於掩埋場廢棄之產品及材料之部分。
 - 3.5 再循環廢棄物之範圍排除焚化之材料，即使焚化以用於能源回收者。
 - 3.5.1 能源回收係定義為使用可燃廢棄物透過直接焚化產生能源，不論是否有其他廢棄物，但應有熱能之回收。

- 3.6 再循環材料之範圍包括主要再循環材料、聯產品（價值等同於主要再循環材料之產出）及副產品（價值低於主要再循環材料之產出），以及個體送至外部組織進一步再循環之材料。
- 4 個體可使用聯合國環境規劃署（UNEP）之「控制有害廢棄物越境轉移及其處置巴塞爾公約」，以定義其位於缺乏適用之相關法規或監管定義之司法管轄區之營運之有害廢棄物或再循環之有害廢棄物。
- 5 個體可單獨揭露其所產生之廢棄物中被焚化者按重量計算之百分比。
- 6 個體應揭露用於定義廢棄物、有害廢棄物及再循環之有害廢棄物之架構，以及依每一適用之架構定義之重量及百分比。

產品安全

主題彙總

駕駛係一項風險性活動，因分心駕駛、超速、酒駕、危險天氣狀況及其他因素可能導致事故，使司機、乘客及路人暴露於受傷及死亡之風險中。事故亦可能由有瑕疵之車輛零件所造成，個體於車輛出售前未能偵測出瑕疵可能對汽車及汽車零件製造商造成重大財務影響。改善車輛安全並於辨認出瑕疵時快速因應之個體可減少可能成本高昂之監管行動或客戶訴訟。此等努力可維持與原始設備製造商（OEM）間之關係，該等製造商通常基於安全績效及可靠性選擇一階供應商。由於汽車整合較複雜之電子產品及科技，與召回有關之風險可能增加。個體透過對產品安全之有效管理，於長期可提高其品牌價值並改善銷售。

指標

TR-AP-250a.1. (1)公布召回之次數、(2)召回之單位總數量^{譯者註}

- 1 個體應揭露(1)於報導期間內公布產品召回之次數，包括自願及非自願召回。
 - 1.1 召回係定義為移除配銷鏈中及消費者所持有之被指控、潛在或已知之瑕疵或有害產品。
 - 1.2 自願召回係由個體發起將有安全相關疑慮之產品自市場中移除之召回。
 - 1.3 非自願召回係(i)於車輛或車輛相關設備之項目未遵循政府車輛安全法規時，或(ii)於車輛或車輛相關設備中之安全相關瑕疵被辨認時，由適用之司法管轄區法律或主管機關所要求或強制者。
- 2 個體應揭露(2)受召回產品之單位總數量。
- 3 個體可分別揭露(a)自願及(b)非自願召回之百分比。

TR-AP-250a.1 之註

- 1 個體應描述值得注意之召回，諸如影響大量車輛、車型或與嚴重傷害或死亡有關之召回。
 - 1.1 若某一召回在定期之司法管轄區召回報告中被提及，則該召回可能被視為值得注意。
- 2 對此等召回，個體可提供：
 - 2.1 改正行動；
 - 2.2 召回議題之描述及原因；
 - 2.3 召回之單位（或車輛）總數量；

- 2.4 補救該議題之成本；
- 2.5 召回究係自願或非自願；及
- 2.6 任何其他重大後果（例如，法律程序或死亡事件）。

燃料效率之設計

主題彙總

汽車製造商對減少車輛燃料消耗量之汽車零組件之需求日益增加。節省燃料之零組件透過能源效率增加及重量減輕等因素而對減少汽車廢氣排放係屬重要。設計及製造此類零件之汽車零件個體可能增加對汽車製造商之銷售，該等汽車製造商正面臨更嚴格之環境法規及對更環境友善車輛之客戶偏好。

指標

TR-AP-410a.1. 為提高燃料效率或減少排放所設計之產品之收入

- 1 個體應揭露為提高使用階段燃料效率或減少排放所設計之產品之總收入。
 - 1.1 為提高燃料效率或減少排放所設計之產品，係定義為個體已測試、已建構模型或以其他方式證明在產品使用階段可改善燃料效率、消除或降低溫室氣體(GHG)、氮氧化物(NOx)、粒狀物(PM)、硫氧化物(SOx)及其他空氣污染物之排放之產品。
 - 1.2 使用階段係定義為產品被客戶或消費者作為最終產品使用或用於生產最終產品(例如，在製造或生產過程中)之過程。
 - 1.3 揭露範圍包括能逐步改善燃料效率或排放減量之產品，若個體能證明該改善係有意義，諸如透過與歐盟執委會之邁向具資源效率之歐洲路徑圖第5章「關鍵部門/確保有效率之移動」中所訂定之里程碑或與歐盟指令2012/27/EU(能源效率指令)一致。
 - 1.4 揭露範圍排除以附帶或間接之方式改善燃料效率或減少排放之產品(例如，比上一代產品稍輕之傳統產品)。
- 2 可能提高燃料效率或減少排放之產品之例，可能包括與下列項目有關之產品：輔助系統(諸如油泵及水泵)之電氣化、廢熱回收、改善之空氣動力、混合及先進燃料技術，燃燒效率之改善、怠速減少、替代冷卻系統、電動輔助轉向、混合動力剎車技術、低滾動阻力(LRR)、新輪胎及翻新輪胎技術，以及引擎管理系統/產品。
- 3 對為同時提高燃料效率及減少排放所設計之產品，個體對該產品之收入應僅計算一次。

材料取得

總彙題主

汽車零件行業之個體通常依賴稀土金屬及其他關鍵材料作為製成品之重要投入。其中許多投入僅有少數替代品，且通常係自少數國家中取得，其中許多國家受地緣政治之不確定性影響。其他永續相關影響（諸如氣候變遷、土地使用、資源短缺及行業供應鏈營運區域內之衝突）亦增加對該行業取得材料之能力之影響。此外，由於來自其他行業大類別之全球需求成長，對此等材料之競爭增加可能導致價格上漲及供應風險。此等材料在潔淨能源科技（諸如電動及混合動力車）中扮演重要角色。由於主管機關致力於減少溫室氣體排放及消費者對更具燃料效率車輛之需求，汽車行業所製造之混合動力車及零排放車輛（ZEV）之份額於未來可能持續增加。限縮關鍵材料之使用、確保取得及發展替代方案之個體可能減少會對其利潤、風險概況及資金成本產生不利影響之供應中斷及投入價格波動。

指標

TR-AP-440a.1.與關鍵材料之使用相關之風險管理之描述

- 1 個體應描述其如何管理與關鍵材料於其產品中之使用相關之風險，包括對可得性及取得之實體限制、價格變動，以及監管與聲譽風險，其中：

1.1 關鍵材料係定義為在使用上不可或缺且受到供應限制風險影響之材料；及

1.2 關鍵材料之例可能包括：

1.2.1 鋨、鈷、氟石、鎵、鍺、石墨、銅、鎂、鈮、鉭及鎢；

1.2.2 鉑族金屬（鉑、鈷、鉻、銠、釤及鐵）；及

1.2.3 稀土元素，其包括鈦、釔、釤及釔系元素（鈽、鑪、釤、鉻、釤、釔、釤、釔、釤、釔及釔）。

2 個體應辨認對其營運帶來重大風險之關鍵材料、該等關鍵材料代表之風險類型，以及個體用以降低該等風險之策略。

2.1 攸關策略可能包括供應商多元化、材料儲備、發展或採購替代材料，以及對關鍵材料再循環技術之投資。

3 所有揭露應充分，俾能具體針對個體所面臨之風險，但揭露本身不會損及個體維護機密資訊之能力。

3.1 例如，若個體因揭露可能導致競爭損害而決定不辨認帶來重大營運風險之某一特定關鍵材料，則個體應揭露此等風險之存在、風險類型及用以降低風險之策略，但個體無須揭露該攸關關鍵材料。

材料效率

主題彙總

全球每年有數百萬輛汽車達到其耐用年限。同時，全球車輛自有率正在增長，導致更多生命終結之車輛。為降低車輛之生命週期影響，汽車零件製造商可將零件設計為更易於可再循環及可再利用，並將模組化原則應用於產品設計。其亦可能贊助收回計畫，以確保安全之產品處置及再利用。鑑於投入之價格波動及資源限制，管理材料效率之個體可能改善其長期營運效率及風險概況。此外，個體可能藉由使用更少材料或藉由再循環材料以減少製造成本，從而改善利潤。

指標

TR-AP-440b.1. 銷售之產品中可再循環之百分比

- 1 個體應揭露銷售之產品中可再循環之收入百分比。
- 2 該百分比應以銷售之產品中可再循環之收入除以銷售之所有產品總收入計算。
 - 2.1 若材料能透過產品銷售市場中廣泛可得之技術，為原始目的或其他目的以合理成本再加工，則該材料屬可再循環。
 - 2.1.1 通常可再循環之材料包括鐵及非鐵金屬、玻璃及特定塑膠。
 - 2.2 可再循環材料之範圍包括可再利用或能再製之材料。
 - 2.2.1 通常可再利用或能再製之材料及零組件包括引擎、變速箱、催化劑、輪胎（包括可翻新輪胎）、電池及氟氯碳化物（CFCs）。
 - 2.3 再循環材料之範圍包括被分類為無害二次材料且透過已建立之輪胎收集計畫收集之廢輪胎。
 - 2.4 可再循環材料之範圍排除可回收材料（前述者除外），且係定義為可回收作進一步使用之材料，包括用於能源回收者。
 - 2.4.1 能源回收係定義為使用可燃廢棄物透過直接焚化產生能源，不論是否有其他廢棄物，但應有熱能之回收。
 - 2.4.2 通常作為廢棄物廢棄或用於能源回收之材料包括液體、有害材料、汽車粉碎殘餘物（包括玻璃、泡棉及布料）、汽車安全玻璃及特定塑膠。
- 3 揭露範圍限於汽車零件、零組件及材料。

TR-AP-440b.2. 投入材料中來自再循環或再製成分之百分比

- 1 個體應揭露投入材料中源自再循環或再製成分者按重量計算之百分比。

- 1.1 投入材料之範圍包括加工後作為成品出售之所有投入，其可能包含再循環、再製及原生投入材料。
- 2 該百分比應以源自再循環或再製成分之所消耗投入材料之重量除以所有所消耗之投入材料之總重量計算。
 - 2.1 再循環成分之定義，與 ISO 14021「環境標誌與宣告—自行宣告之環境訴求（第二類環境標誌）」之定義一致，係產品或包裝中再循環或回收材料按質量計算之比例，其中僅消費前及消費後材料始應被視為再循環成分。
 - 2.1.1 再循環材料係定義為透過製造程序進行再加工並被製成最終產品或整合至產品中之零組件之回收（或再生）材料。
 - 2.1.2 回收材料係定義為原將作為廢棄物廢棄或用於能源回收之材料，但已被收集並回收（或再生）在再循環或製造程序中作為材料投入，以替代新材料。
 - 2.1.3 消費前材料係定義為自製造程序之廢棄物流中轉用之材料。此定義排除諸如在某一程序中被產生並可於該同一程序中再生之重工料、再研磨料或廢料等材料。
 - 2.1.4 消費後材料係定義為由家庭或商業、工業與機構設施在其作為產品最終用戶之角色中產生之材料，該材料無法再用於其預期目的。此包括來自配銷鏈之材料退回。
 - 2.2 再製成分係定義為生命終結產品或零組件（先前已出售、磨損或無法使用者）經過工業製程以恢復到原始工作狀態（即被視為「近似新製」）。
 - 2.3 再循環或再製成分之範圍排除原生投入材料。
 - 2.3.1 原生投入材料係定義為從未加工成任何形式之最終用途產品之材料。
- 3 投入材料之重量可使用報導期間開始日期初存貨中之材料加上報導期間內購買之任何材料，減去報導期間結束日所持有投入材料存貨中之任何材料之重量計算。

TR-AP-440b.2 之註

- 1 個體應描述其對為再製而取得生命終結產品及零件之倡議，包括產品收回計畫。
 - 1.1 攸關倡議可能包括客戶及供應商議合之努力、設備維修或交換計畫，以及鼓勵生命終結零件再製之其他誘因。

競爭行為

主題彙總

競爭之商業實務對汽車零件行業之個體係一重要之治理議題。雖然行業集中度低，惟汽車零件種類繁多，每一零件類別內之商業競爭可能有限。因此，任何特定汽車零件之領先製造者可能於該市場部門中擁有重大市場力量，造成反托拉斯之疑慮。汽車零件製造商之共謀及價格壟斷最終可能透過更高之車輛價格影響消費者。若發現此等活動，司法管轄區可能施加法規或監管之處罰，且所導致之聲譽損害可能對個體之評價產生負面影響。

指標

TR-AP-520a.1. 與反競爭行為法規相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額

- 1 個體應揭露報導期間內與反競爭行為法規相關之法律程序（諸如與價格壟斷、反托拉斯行為（例如，獨家合約）、專利濫用或網絡效應，以及搭售之服務及產品以限制競爭有關者）所導致之貨幣性損失總額。
- 2 法律程序應包括個體涉及之任何裁決程序，無論是經由法院、主管機關、仲裁人或其他程序。
- 3 損失應包括對相對人或其他人之所有貨幣性負債（無論係因和解、審理後之判決或其他方式之結果），包括報導期間內因任何個體（例如，政府、企業或個人）提起之民事訴訟（例如，民事判決或和解）、監理程序（例如，處罰、追繳或返還）及刑事訴訟（例如，刑事判決、處罰或返還）所發生之罰款及其他貨幣性負債。
- 4 貨幣性損失之範圍應排除個體於其辯護過程中所發生之法律與其他費用及支出。
- 5 揭露範圍應包括與適用之司法管轄區法令規範之執行相關之法律程序。

TR-AP-520a.1 之註

- 1 個體應簡要描述法律程序所導致之所有貨幣性損失之性質（例如，審理後發布之判決或命令、和解、認罪答辯、緩起訴協議或不起訴協議）及背景（例如，價格壟斷、專利濫用或反托拉斯）。
- 2 個體應描述其為回應法律程序所實施之任何改正行動。此可能包括營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

譯者註

	段落	內容
譯者註	TR-AP-250a.1	此處原文為「Number of vehicles recalled」，惟經查永續會計準則理事會（SASB）於 2023 年 10 月發布之 Blackline version，該指標應為「(1) Number of recalls issued, (2) total units recalled」。