

永續會計準則理事會（SASB）準則

正體中文版草案

汽車

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）

財法團人 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
產品安全	8
勞動實務	11
燃料經濟性與使用階段之排放	13
材料取得	16
材料效率與再循環	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）準則之應用指引中之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
產品安全	依新車安全評等制度評等為整體 5 星安全評等之車型之百分比，按地區別	量化	百分比 (%)	TR-AU-250a.1
	(1) 安全相關瑕疵投訴之數量、(2) 已調查之百分比	量化	數量，百分比 (%)	TR-AU-250a.2
	召回車輛之數量 ¹	量化	數量	TR-AU-250a.3
勞動實務	依團體協約受僱之在職勞工之百分比	量化	百分比 (%)	TR-AU-310a.1
	(1) 停工次數及(2) 總閒置天數 ²	量化	次數，閒置天數	TR-AU-310a.2
燃料經濟性與使用階段之排放	銷售加權平均之客車車隊燃料經濟性，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
	對管理車隊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
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-AU-440a.1

¹ TR-AU-250a.3 之註一揭露應包括值得注意之召回之討論，諸如影響某一車型之大量車輛或與嚴重傷害或死亡有關之召回。

² TR-AU-310a.2 之註一揭露應包括每次停工之原因、對營運之影響，以及因而採取之任何改正行動之描述。

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
材料效率 與再循環	(1)來自製造之廢棄物總重量、(2)再循環之百分比	量化	公噸(t)，百分比(%)	TR-AU-440b.1
	(1)生命終結材料回收之重量、(2)再循環之百分比	量化	公噸(t)，百分比(%)	TR-AU-440b.2
	已銷售車輛之平均可再循環性 ³	量化	按銷售金額加權之公噸(t)之百分比(%)	TR-AU-440b.3

表 2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
已製造汽車數量	量化	數量	TR-AU-000.A
已銷售車輛數量	量化	數量	TR-AU-000.B

³ TR-AU-440b.3 之註一揭露應包括個體優化車輛再循環及回收比率之作法之描述。

產品安全

主題彙總

駕駛係一項風險性活動，因諸如分心駕駛、酒駕、超速及危險天氣狀況之因素可能導致事故，使司機、乘客及路人暴露於受傷及死亡之風險中。瑕疵車輛亦可能造成事故，於車輛出售前未能偵測出瑕疵可能對汽車製造商造成重大財務影響。於許多國家，不符合安全法規之瑕疵車輛須被召回，並由製造商負擔費用進行維修或更換。召回可能損害品牌價值，其可能減少收入及成長潛力，並增加個體之風險概況及資金成本。確保車輛安全及於辨認出瑕疵時快速因應之個體可減少可能對其利潤有負面影響之監管行動及客戶訴訟。個體透過對車輛安全之有效管理，於長期可改善品牌價值及銷售。

指標

TR-AU-250a.1.依新車安全評等制度評等為整體 5 星安全評等之車型之百分比，按地區別

- 1 個體應按地區別揭露其依新車安全評等制度 (NCAP) 評等為整體 5 星安全評等之車型之百分比。
 - 1.1 該百分比應以其依新車安全評等制度評等為整體 5 星安全評等之車型之數量除以其依新車安全評等制度評等之車型之總數量計算。
 - 1.2 揭露範圍包括已取得新車安全評等制度評等之現有車輛及新引進車輛，包括沿用車輛。
 - 1.2.1 沿用車輛係定義為在以前年度已依新車安全評等制度測試且該車輛設計保持不變且保有該安全評等之車輛。
 - 1.3 揭露範圍排除無適用之新車安全評等制度評等之車輛。
- 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，且該區域中之車輛接受新車安全評等制度或適用之司法管轄區同等制度評等。
- 3 若個體於某一地區被評等之車型之數量少，個體可揭露此資訊，以對該百分比提供必要之背景資訊。
- 4 個體可討論其車輛中先進防撞技術之使用及不被視為屬新車安全評等制度評等之一部分之特性，諸如車身動態穩定系統、車道偏離警示及前方碰撞警示。

TR-AU-250a.2.(1)安全相關瑕疵投訴之數量、(2)已調查之百分比

- 1 個體應揭露(1)安全相關瑕疵投訴之總數量。

- 1.1 安全相關瑕疵係存在於車輛或車輛設備項目中之問題，該問題(a)對車輛安全帶來風險且(b)可能存在於相同設計或製造之車輛群組中，或相同類型及製造之設備項目中。
 - 1.2 揭露範圍包括個體或適用之司法管轄區法律或主管機關所收到之安全相關瑕疵投訴。
- 2 個體應揭露(2)已調查之安全相關瑕疵投訴之百分比。
- 2.1 已調查之投訴包括由適用之司法管轄區法律或主管機關調查之任何投訴，包括於調查過程中下列任何階段之投訴：
 - 2.1.1 篩選，其係對消費者之投訴及與被指控之瑕疵有關之其他資訊之初步審查，以決定是否應展開調查；
 - 2.1.2 請願分析，此係對要求瑕疵調查或安全相關召回審查之任何請願之分析；
 - 2.1.3 調查，此係對被指控之安全瑕疵之調查；及
 - 2.1.4 召回管理，此係對安全召回之有效性之調查。
 - 2.2 該百分比應以已調查之安全相關瑕疵投訴數量除以安全相關瑕疵投訴總數量計算。

TR-AU-250a.3. 召回車輛之數量

- 1 個體應揭露於報導期間內所公布其受自願或非自願召回之車輛之總數量。
 - 1.1 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。
 - 1.2 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 個體可揭露(a)自願及(b)非自願召回之百分比。

TR-AU-250a.3 之註

- 1 個體應討論值得注意之召回，諸如影響某一車型之大量車輛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）。

勞動實務

主題彙總

團體協商協約涵蓋汽車行業中之許多勞工並為公平工資討論、安全之工作條件及結社自由等基本勞工權利提供指引。因該行業之全球性，汽車行業之個體亦可能於勞工權利未被適當保護之國家營運。管理階層對諸如薪酬及工作條件之議題之有效溝通，可防止可能導致罷工之勞工與管理階層間之衝突，其可能使製造減緩或暫停、減少收入並增加營運風險。有效管理勞工權利之汽車製造商可透過提高勞工生產力改善其營運之長期財務永續性。

指標

TR-AU-310a.1. 依團體協約受僱之在職勞工之百分比

- 1 個體應揭露於報導期間內任何時點在職勞工中之員工依團體協約受僱之百分比。
 - 1.1 個體之在職勞工中之員工人數係以報導期間內任何時點僱用之獨立員工之最大人數計算。
 - 1.2 團體協約係定義為個體與代表個體之部分或全部員工之員工組織間達成之協議，內容涉及員工聘用、聘僱終止、聘僱條件、勞工關係，以及協約中各方組織之權利與義務。
 - 1.3 員工係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。員工排除契約員工 (contract employee) 。
 - 1.3.1 契約員工 (contract employee) 係定義為不在個體薪資單上但受個體監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方 (例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司) 僱用者。
- 2 該百分比應以於報導期間內任何時點在職勞工中之員工係依團體協約受僱者之人數除以報導期間內受僱勞工之平均人數計算。
- 3 揭露範圍包括被個體僱用之所有員工，包括全職、兼職及臨時員工。

TR-AU-310a.2. (1)停工次數及(2)總閒置天數

- 1 個體應揭露(1)涉及 1,000 名以上勞工持續一整個工作班次或更長時間之停工次數。
 - 1.1 停工之範圍包括罷工及鎖廠。
 - 1.1.1 罷工係定義為一群員工 (不必然係工會成員) 為表達不滿或提出要求而暫時停工。

- 1.1.2 鎖廠係定義為，為迫使一群員工接受聘僱條件，而於勞資爭議期間之暫時停止或拒絕聘僱。
- 2 個體應揭露(2)因停工而導致之總閒置天數。
- 2.1 「閒置天數」係定義為因停工而損失之工作日彙總數。
- 2.2 總閒置天數應以每一停工所涉及之勞工人數與每一相應停工實際天數之乘積合計數計算。

TR-AU-310a.2 之註

- 1 個體應描述每次停工之原因（如勞工所述）、對營運之影響，以及因而採取之任何改正行動。

燃料經濟性與使用階段之排放

主題彙總

機動車輛燃燒化石燃料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（NOx）、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車隊燃料經濟性，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，按已銷售車輛之占地面積加權。
 - 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，並受車隊燃料經濟性、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隊燃料經濟性、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隊性能，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. 對管理車隊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隊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。

材料取得

主題彙總

汽車行業之個體通常依賴稀土金屬及其他關鍵材料作為重要投入。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，其中許多國家可能受地緣政治之不確定性影響。與氣候變遷、土地使用、資源短缺及行業供應鏈營運區域內之衝突有關之其他永續影響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之成長，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且消費者對更具燃料效率之車輛之需求成長，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-AU-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 錫、鈷、氟石、鎵、鋒、石墨、銅、鎂、鉻及鎢；
 - 1.2.2 鉑族金屬（鉑、鈀、鉑、鎔、釤及鐵）；及
 - 1.2.3 稀土元素，其包括釔、釔、釔及釔系元素（鈰、鋯、釔、鉻、釤、釔、釔、釔、釔、釔及釔）。
- 2 個體應辨認對其營運造成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 改善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，但個體無須揭露該改善關鍵材料。

材料效率與再循環

主題彙總

汽車製造涉及使用大量材料（包括鋼、鐵、鋁及塑膠），且可能產生大量廢棄物（包括廢金屬、油漆污泥及運輸材料）。隨著全球車輛自有率增長及每年數百萬輛車輛之耐用年限屆滿，汽車生命週期之環境影響日益增加。汽車行業之個體可聚焦於設計創新及流程與技術改善，以降低此等影響並達成財務利益。於生產流程中改善材料效率（包括減少廢棄物，以及再利用或再循環廢棄物及報廢車輛）之個體，可降低車輛生命週期之環境影響。透過此創新，個體可藉由減少投入成本及降低潛在監管罰款或處罰，以達到成本節省。個體亦可減少來自定期或長期資源短缺之製造投入價格波動。

指標

TR-AU-440b.1.(1)來自製造之廢棄物總重量、(2)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廢棄物中已再循環者按重量計算之百分比。
 - 2.1 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。
 - 2.2 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。
 - 2.3 再循環廢棄物之範圍包括再利用之材料。
 - 2.3.1 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。
 - 2.4 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。
 - 2.5 再循環廢棄物之範圍排除焚化之材料。焚化以用於能源回收之材料亦被排除。
 - 2.5.1 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。
 - 2.6 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。
- 3 揭露範圍排除於 TR-AU-440b.2. 中揭露之生命終結回收之材料。

4 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。

TR-AU-440b.2.(1)生命終結材料回收之重量、(2)再循環之百分比

1 個體應揭露生命終結材料回收之重量（以公噸為單位）。

1.1 揭露範圍應包括耐用年限結束時已被收集，但本應作為廢棄物廢棄或用於能源回收之產品、材料及零件。

1.2 回收之材料之範圍包括由個體實際處理之材料。

1.3 回收之材料之範圍排除個體未實際處理，但就再利用、再循環或翻新之目的已透過第三方收集之材料。

1.4 回收之材料之範圍排除因維修而被收集或在保固期內召回之材料。

2 個體應揭露回收且後續再循環之生命終結材料按重量計算之百分比。

2.1 該百分比應以回收且後續再循環之生命終結材料重量除以回收之生命終結材料之總重量計算。

2.2 再循環材料（包括再製材料）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材料。

2.3 再循環材料之範圍包括再利用或再生之材料。

2.3.1 再利用材料係定義為回收之產品或產品零組件，用於與其原本設計相同之目的者，包括由個體或第三方捐贈或翻新之產品。

2.3.2 再生材料係定義為經處理以回收或再造成可用產品之材料。

2.4 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。

2.5 再循環材料範圍排除於掩埋場廢棄之產品及材料之部分。

3 揭露範圍排除計入 TR-AU-440b.1. 中之廢棄物材料。

TR-AU-440b.3. 已銷售車輛之平均可再循環性

1 個體應揭露已銷售車輛之平均可再循環性按重量計算之百分比。

1.1 揭露範圍限於客車及輕型車輛之車型。

2 該百分比應以已銷售車輛中可再循環之零組件之重量除以所有已銷售車輛之總重量計算。

2.1 若材料能透過車輛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 可再循環材料之範圍排除可回收材料，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。

2.3.1 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。

2.3.2 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。

TR-AU-440b.3 之註

1 個體應描述其優化車輛再循環及回收比率之作法，包括在個體參與強制性車輛生命終結計畫之區域。

1.1 揭露範圍包括流程、程序及技術。

1.2 揭露應包括對強制性車輛生命終結計畫之參與、可拆解性及可再循環性之設計、與拆解及再循環之個體建立合作夥伴關係，以及聚焦於車輛再循環技術之研究及發展。