

財團法人中華民國會計研究發展基金會 函

地址：221416新北市汐止區新台五路一段
95號22樓之1~6

承辦人：王韋量

電話：02 2549 0549 #107

電子信箱：weiliang@ardf.org.tw

受文者：社團法人中華民國會計師公會全國聯合會

發文日期：中華民國113年8月23日

發文字號：(113)基秘字第0000000167號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：IFRS 第S2號行業基礎施行指引第2冊及第62至66冊、第68冊

(0000167A00_ATTCH8. pdf、0000167A00_ATTCH2. pdf、0000167A00_ATTCH3. pdf、
0000167A00_ATTCH4. pdf、0000167A00_ATTCH5. pdf、0000167A00_ATTCH6. pdf、
0000167A00_ATTCH7. pdf)

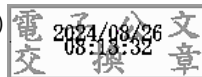
主旨：檢送業經本會永續準則委員會審議之國際財務報導準則第S2號「行業基礎施行指引第2冊—電器製造」、「行業基礎施行指引第62冊—汽車零件」、「行業基礎施行指引第63冊—汽車」、「行業基礎施行指引第64冊—汽車出租及租賃」、「行業基礎施行指引第65冊—郵輪」、「行業基礎施行指引第66冊—海上運輸」、「行業基礎施行指引第68冊—公路運輸」之正體中文版草案，敬請 惠賜卓見。

說明：本會永續準則委員會已於日前完成國際財務報導準則第S2號「行業基礎施行指引第2冊—電器製造」、「行業基礎施行指引第62冊—汽車零件」、「行業基礎施行指引第63冊—汽車」、「行業基礎施行指引第64冊—汽車出租及租賃」、「行業基礎施行指引第65冊—郵輪」、「行業基礎施行指引第66冊—海上運輸」、「行業基礎施行指引第68冊—公路運輸」之正體中文版草案初次審議。為確保翻譯無誤、通順達意，敬請各界惠賜卓見(請自行向IFRS

Foundation取得原文)。有意見者請於113年9月6日前，依
本會外界意見回覆格式將意見以電子郵件方式寄至
tifrs@ardf.org.tw。詳情請見本會網站之永續準則專區
<https://www.ardf.org.tw/sustainable.html>。

正本：社團法人中華民國會計師公會全國聯合會、社團法人臺灣省會計師公會、社團法人台北市會計師公會、社團法人高雄市會計師公會、社團法人臺中市會計師公會、勤業眾信聯合會計師事務所、資誠聯合會計師事務所、安侯建業聯合會計師事務所、安永聯合會計師事務所、臺灣證券交易所股份有限公司、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心、中華民國全國工業總會、中華民國全國商業總會、社團法人中華民國工商協進會、台灣區電機電子工業同業公會、社團法人中華民國工業協進會、社團法人中華民國全國中小企業總會、中華民國電器商業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、社團法人中華民國租車業品質保障協會、中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、財團法人驗船中心、財團法人車輛研究測試中心、交通部

副本：金融監督管理委員會證券期貨局(含附件)



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 2 冊—電器製造

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

第二冊—電器製造

行業描述

電器製造行業之個體設計及製造家用電器及手工具。該行業之個體於全球銷售及製造產品，主要透過零售商將產品銷售予消費者。

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
產品生命週期之環境影響	獲得能源效率認證之資格產品收入百分比	量化	按收入計算之百分比(%)	CG-AM-410a.1
	獲得環境產品生命週期標準認證之資格產品收入百分比	量化	按收入計算之百分比(%)	CG-AM-410a.2
	為管理產品之生命終結影響所作之努力之描述	討論及分析	不適用	CG-AM-410a.3

表2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
年度產量 ¹	量化	單位數量	CG-AM-000.A

產品生命週期之環境影響

主題彙總

電器製造行業之個體尋求其產品與競爭者產品間之差異化。一項重要差異化因素係產品在生命週期內對環境之影響以及個體於設計產品時將整個生命週期（自生產、使用至處置）納入考量之能力。此包含電器之能源與用水效率（占家用能源及用水重大比例），以及設計並促進生命終結之安全處置及再循環。設計及製造產品以減少生命週期環境影響之個體因為

¹ CG-AM-000.A 之註—產量應按產品類別揭露生產之單位數量，攸關產品類別可能包括小型家電及大型家電。

較低之擁有成本，更有可能增加市場份額，且其可能更好地管理與諸如延伸生產者責任之議題有關之強化之法規。

指標

CG-AM-410a.1. 獲得能源效率認證之資格產品收入百分比

- 1 個體應揭露其來自獲得能源效率認證之資格產品收入百分比。
 - 1.1 個體應以符合適用之認證規定之產品收入除以按每一認證別有資格申請認證之產品總收入計算該百分比。
 - 1.1.1 資格產品係列入認證之產品類別中者，諸如：加熱及冷卻產品類別，如空氣淨化器、乾衣機、洗衣機、除濕機、洗碗機、冷凍櫃、冰箱、空調、鍋爐、無管加熱與冷卻、熔爐、熱泵及換氣扇。
- 2 揭露範圍包括符合最新版本之適用認證規定之產品。
 - 2.1 若個體有經認證規定先前版本認證之產品，其應揭露此資訊，包括其產品係經哪個版本認證、多少產品係經該版本認證，以及達成最新規定版本認證之時間表。
- 3 對個體銷售產品之每一司法管轄區，個體應揭露適用之認證計畫。

CG-AM-410a.2. 獲得環境產品生命週期標準認證之資格產品收入百分比

1. 個體應揭露其來自經第三方環境產品生命週期標準認證之資格產品收入百分比。
 - 1.1 環境產品生命週期標準係定義為一認證計畫或標準，聚焦於產品設計及材料、製造過程、使用階段之產品性能，以及產品生命終結。
 - 1.2 個體應以符合適用之認證規定之產品收入除以按每一認證別有資格申請認證之產品總收入計算該百分比。
 - 1.2.1 資格產品係列入認證之產品類別中者，諸如：冷凍設備、洗衣機、乾衣機、烹飪設備、空調設備、微波爐設備、除濕機設備及地板清潔設備。
- 2 揭露範圍包括符合最新版本之適用認證規定之產品。
 - 2.1 若個體有經認證規定先前版本認證之產品，其應揭露此資訊，包括產品係經哪個版本認證、多少產品係經該版本認證，以及達成最新規定版本認證之時間表。
- 3 對個體銷售產品之每一司法管轄區，個體應揭露適用之認證計畫或揭露適用之國際認證計畫。

CG-AM-410a.3. 為管理產品生命終結之影響所作之努力之描述

- 1 個體應描述其為管理產品生命終結之影響所作之努力，包括與安全以及適當處置或再循環化學成分及其他產品組成成分有關者，該等成分可能包括有毒重金屬（例如，汞及鎘）、剛性聚合物、冷媒及其他金屬（例如，銅及鋁）。
- 2 個體應描述其努力之範圍，包括與該等努力有關之產品類別、業務部門或營運區域。
- 3 個體應討論其如何將產品生命終結之考量納入產品設計中，諸如：
 - 3.1 使用之材料於現有再循環基礎設施下係易於且普遍可再循環
 - 3.2 淘汰或最小化使用有害材料或可能於處置時對環境造成傷害之材料（例如，具有臭氧破壞潛勢或全球暖化潛勢之冷媒）
 - 3.3 設計可拆卸之產品（即設計產品使其得以簡單、快速且具成本效益之方式由普遍可得之工具拆卸）
 - 3.4 適當標示產品及其組成材料，俾利於拆卸及再循環
- 4 個體應討論其對延伸生產者責任（EPR）倡議之參與，包括：
 - 4.1 個體是否直接執行產品之收回、回收及再循環，或個體是否透過合資、與零售商及其他方之合夥，或資助再循環技術之研究支持產品回收及再循環之基礎設施
 - 4.2 倡議究係自願性或強制性
 - 4.3 與該倡議攸關之績效衡量或目標，諸如回收材料之總量及再循環材料之總量

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 62 冊—汽車零件

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

第六十二冊—汽車零件

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及營運之專屬供應商，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
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

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

溫室氣體排放

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（GHG）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（諸如能源效率及再生能源等倡議）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，或符合適用之司法管轄區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）。

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少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（NO_x）、粒狀物（PM）、硫氧化物（SO_x）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，可能包括與下列相關之產品：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。

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。

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 64 冊—汽車出租及租賃

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

第六十四冊—汽車出租及租賃

行業描述

此行業之個體出租或租賃客車予客戶。消費者租用車輛之期間通常少於一個月，而租賃可能持續一年或更長期間。該行業包括汽車共享經營模式，該模式中租金係以小時計算，且通常包含訂閱費。汽車位於機場外圍營運之出租個體，對商務及休閒旅客提供服務，而位於社區周圍營運者，則大部分提供修理廠及週末出租。此行業之集中度高，具有數個具主導優勢之業者，其使用特許經營模式在全球營運。若客戶選擇叫車或搭乘大眾運輸而非租用車輛，主要都會區中大眾運輸及共乘服務之成長可能對汽車出租及租賃行業之長期獲利能力造成威脅。

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
車輛燃料經濟性及利用	出租天數加權平均之出租車輛燃料經濟性，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-CR-410a.1
	車輛利用率	量化	比率	TR-CR-410a.2

表2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
平均車齡	量化	月數	TR-CR-000.A

可供出租總天數 ¹	量化	天數	TR-CR-000.B
平均出租車隊規模 ²	量化	車輛數量	TR-CR-000.C

車輛燃料經濟性及利用

主題彙總

藉由提供節省燃料及替代燃料車輛，汽車出租及租賃個體可改善其營運之環境永續性，同時亦達成財務利益。受環境管理責任及燃料效率相關之較低營運成本兩者所推動，消費者對更有效率之車輛需求正在成長。除提供節省燃料及低排放之車輛外，該行業之個體藉由提供汽車共享服務以調適車輛需求之變動。在都市中，汽車共享相對於持有車輛，是一種具吸引力之替代方案，此可減少交通壅塞及與車輛私有相關之環境影響。藉由透過汽車共享以極大化車輛利用率，個體可改善營運效率。

指標

TR-CR-410a.1. 出租天數加權平均之出租車輛燃料經濟性，按地區別

- 1 個體應按地區別揭露其客車出租車輛之平均燃料經濟性，按每一車型於報導期間內之出租天數加權。
 - 1.1 平均燃料經濟性應以車輛燃料效率之出租天數加權調和平均數計算。
 - 1.1.1 調和平均數係以各倒數平均值之倒數計算。
 - 1.1.2 出租天數加權係以在計算中納入每一計入之車型占總出租天數比例之係數執行。
- 2 個體應按地區別揭露其客車出租車輛之平均燃料經濟性。
 - 2.1 地區係定義為個體進行部門財務報導並受車輛燃料經濟性、燃料消耗或排放標準規範之區域。
- 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，(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，客車之每公里油耗公升數（L/km）
 - 3.3 於美國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

¹ TR-CR-000.B 之註—可供出租總天數係個體於報導期間內提供車輛出租 24 小時期間（或其部分）之數量。

² TR-CR-000.C 之註—平均出租車隊規模係報導期間內每月可供出租車輛最大數量之簡單平均數。

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，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燃料經濟性，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-CR-410a.2. 車輛利用率

1 個體應揭露其車輛利用率。

1.1 該比率應以出租總天數除以可供出租總天數計算。

1.1.1 出租天數係定義為車輛出租之24小時期間（或其部分）之數量。

1.1.2 可供出租天數係定義為報導期間內個體提供車輛出租之24小時期間（或其部分）之數量。此數值應排除車輛進行檢查、清潔或維護之時間，以及車輛受召回之任何時間。

2 揭露範圍包括在個體之所有出租據點之車輛（包括機場內據點、機場外圍據點）及個體之汽車共享車隊中之車輛。

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 65 冊—郵輪

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

第六十五冊—郵輪

行業描述

郵輪行業之個體提供乘客運輸及休閒娛樂，包括遠洋郵輪及河流郵輪。少數大型個體主導該行業。郵輪一次為數千名乘客提供奢華度假體驗。郵輪行業通常係旅遊業中成長最快之部門，但其亦非常受景氣循環之影響。

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
溫室氣體 排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸(t)二 氧化碳當 量	TR-CL-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及 分析	不適用	TR-CL-110a.2
	(1)總能源消耗量、(2)重油百分比、(3)岸上電力供應 (OPS) 百分比及(4)再生百分比	量化	十億焦耳 (GJ)，百 分比(%)	TR-CL-110a.3
	新船舶之平均能源效率設計指標 (EEDI)	量化	每延噸海 浬之二氧 化碳公克 數	TR-CL-110a.4

表2 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
可取得下鋪床位公里數 (ALB-KM) ¹	量化	可取得下 鋪床位公 里 數	TR-CL-000.A

¹ TR-CL-000.A 之註一可取得下鋪床位 (ALB) 係郵輪船舶之標準容量之衡量數，通常假設每一可取得之船艙中有兩人。其考量船隊規模、航程及乘客容量之變動。可取得下鋪床位公里數 (ALB-KM) 係以每一航段之可取得下鋪床位乘以該航段所航行之公里數計算。

		(ALB-KM)	
平均乘客郵輪天數 (APCD) ²	量化	平均乘客 郵輪天數 (APCD)	TR-CL-000.B
海勤人員人數 ³	量化	數量	TR-CL-000.C
郵輪乘客 ⁴	量化	數量	TR-CL-000.D
船舶停靠港口次數	量化	數量	TR-CL-000.E

溫室氣體排放

主題彙總

郵輪產生之排放主要來自船舶引擎中柴油之燃燒。因燃料成本上升及溫室氣體 (GHG) 法規之強化，該行業對重油 (「船用燃料」) 之依賴成為重大隱憂。不斷演變之環境法規正鼓勵採用更節省燃料之引擎、引擎改造及使用燃燒更清潔之燃料。燃料構成行業之業者之主要支出，此對投資於升級或改造以提高燃料效率提供進一步誘因。此外，違反溫室氣體法規可導致罰款及遵循成本。

指標

TR-CL-110a.1. 範疇1排放之全球總排放量

- 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃) 之範疇 1 溫室氣體 (GHG) 排放之全球總排放量。
 - 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量 (CO₂-e) 進行彙整及揭露，並依已發布之 100 年時間區間之全球暖化潛勢 (GWP) 值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會 (IPCC) 第五次評估報告 (2014 年版)。
 - 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 範疇 1 排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會 (WRI/WBCSD) 於 2004 年 3 月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則 (以下簡稱「溫室氣體盤查

² **TR-CL-000.B** 之註—平均乘客郵輪天數 (APCD) 係以報導期間內船舶上可取得之下鋪床位數量乘以乘客可取得該等床位之天數計算。

³ **TR-CL-000.C** 之註—海勤人員係指於報導期間內，在個體之船舶上工作之員工 (包括直接及約聘員工)。

⁴ **TR-CL-000.D** 之註—郵輪乘客係個體船舶上之乘客人數，排除員工。

議定書」) (修訂版)」所包含之方法論定義及計算。

2.1 公認之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：

2.1.1 國際航太環境組織 (IAEG) 所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」

2.1.2 美國環境保護署 (EPA) 所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」

2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫

2.1.4 ISO 14064-1

2.1.5 國際石油行業環境保護協會 (IPIECA) 所發布之「石油行業溫室氣體排放報告指引 (2011年第2版)」

2.1.6 環境保護個體 (EpE) 所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」

2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與溫室氣體盤查議定書所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會 (CDSB) 所發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中 REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。

- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、合併、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案 (CDP) 或其他個體（例如，國家監管揭露計畫）報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露應係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施 (CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

TR-CL-110a.2. 對管理範疇1排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論

- 1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體 (GHG) 排放之長期及短期策略或計畫。
 - 1.1 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會 (WRI/WBCSD) 於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」) (修訂版)」所定義。
 - 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、

甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃)。

- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目（若攸關時）：
 - 2.1 排放減量目標之範圍（例如，總排放量中適用該目標之百分比）；
 - 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，其指標分母；
 - 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係就排放減量目標之達成而評估排放量之第一年；
 - 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
 - 2.5 為達成目標之機制；及
 - 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任何情況。
- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 攸關之活動及投資可能包括：優化航線、使用替代燃料及能源、系統改善、優化船舶營運、透過船舶設計及推進系統改善效率（包括船身及推進器之改善），以及以新船舶升級船隊。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

TR-CL-110a.3. (1)總能源消耗量、(2)重油百分比、(3)岸上電力供應 (OPS) 百分比及(4)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，直接使用燃料、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重油供應之百分比。
 - 2.1 重油係定義為於煉油廠蒸餾出蒸餾燃料油及較輕之碳氫化合物後剩餘之較重之油。
 - 2.2 該百分比應以重油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岸上電力供應（OPS）之百分比。
 - 3.1 岸上電力供應包括船舶在停泊期間，當主要及輔助引擎關閉時，其所消耗之岸邊電力。
 - 3.2 該百分比應以岸上電力供應消耗量除以總能源消耗量計算。
- 4 個體應揭露(4)其所消耗之能源中屬再生能源之百分比。
 - 4.1 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。
 - 4.2 該百分比應以再生能源消耗量除以總能源消耗量計算。
 - 4.3 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。
 - 4.3.1 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。
 - 4.3.2 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。
 - 4.3.3 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。
 - 4.4 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，或符合適用之司法管轄區之再生能源配額制度之材料。

- 5 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（用於能源資料，包括來自太陽能或風力之電力）。

TR-CL-110a.4. 新船舶之平均能源效率設計指標（EEDI）

- 1 個體應揭露新船舶之平均能源效率設計指標（EEDI）（以每延噸海裡之二氧化碳公克數為單位）。
 - 1.1 能源效率設計指標值係所裝置電力、燃油消耗率及碳轉換係數之乘積，除以可用容量及設計載重下之船舶速度之乘積。
 - 1.2 個體應以於報導期間新增至個體之船隊之所有新船舶之簡單平均能源效率設計指標值計算平均能源效率設計指標。
 - 1.2.1 新船舶係限於2013年後所建造且國際海事組織（IMO）已採用能源效率設計指標作為其指標者。
 - 1.3 個體應遵循國際海事組織海洋環境保護委員會（IMO MEPC）66/21/Add.1附件5「新船舶能源效率設計指標（EEDI）計算值之計算方法2014年版指引」所概述之計算方法論。

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 66 冊—海上運輸

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

第六十六冊—海上運輸

行業描述

海上運輸行業之個體提供遠洋、沿海或河道貨運服務。該行業對於國際貿易具有策略重要性，且其收入與總體經濟循環相關。重要活動包括貨櫃及散裝貨物之運輸，包括消費品及多種大宗商品，以及化學品船與石油產品油輪之運輸。由於該行業遍布於全球，個體在許多不同之適用之司法管轄區之法律及監管架構下營運。

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
溫室氣體 排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸(t)二 氧化碳當 量	TR-MT-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及 分析	不適用	TR-MT-110a.2
	(1)總能源消耗量、(2)重油百分比及(3)再生百分比	量化	十億焦耳 (GJ)，百 分比(%)	TR-MT-110a.3
	新船舶之平均能源效率設計指標 (EEDI)	量化	每延噸海 哩之二氧 化碳公克 數	TR-MT-110a.4

表 2 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
海勤人員人數 ¹	量化	數量	TR-MT-000.A
船舶航行總距離	量化	海哩(nm)	TR-MT-000.B

¹ TR-MT-000.A 之註一海勤人員係指於報導期間內，在個體之船舶上工作之員工（包括直接及約聘員工）。

營運天數 ²	量化	天數	TR-MT-000.C
載重噸位 ³	量化	千載重噸	TR-MT-000.D
總運輸船隊之船舶數量	量化	數量	TR-MT-000.E
船舶停靠港口次數	量化	數量	TR-MT-000.F
20 呎標準貨櫃 (TEU) 容量	量化	20 呎標準 貨櫃 (TEU)	TR-MT-000.G

溫室氣體排放

主題彙總

海上運輸個體產生之排放主要來自船舶引擎中柴油之燃燒。因燃料成本上升及溫室氣體 (GHG) 法規之強化，該行業對重油 (「船用燃料」) 之依賴成為重大隱憂。就每噸運輸之燃料使用而言，該行業係主要運輸模式中最節省燃料之行業之一。惟由於該行業之規模，其仍導致大量全球溫室氣體排放。最近環境法規鼓勵採用更節省燃料之引擎及使用燃燒更清潔之燃料。燃料構成行業之業者之主要支出，此對投資於升級或改造以提高燃料效率提供進一步誘因。

指標

TR-MT-110a.1. 範疇 1 排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃) 之範疇 1 溫室氣體 (GHG) 排放之全球總排放量。
 - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量 (CO₂-e) 進行彙整及揭露，並依已發布之 100 年時間區間之全球暖化潛勢 (GWP) 值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會 (IPCC) 第五次評估報告 (2014 年版)。
 - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇 1 排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會 (WRI/WBCSD) 於 2004 年

² TR-MT-000.C 之註—營運天數係以於報導期間內之可用天數減去船舶因未預期之情況而離租之總天數計算 (即報導期間內船舶實際產生收入天數之衡量數)。

³ TR-MT-000.D 之註—載重噸位係指個體之所有船舶，空載排水量與實際載重排水量間排水量之差額 (以載重噸為單位) 之總和。

3 月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（修訂版）」（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）所包含之方法論定義及計算。

2.1 公認之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：

2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」

2.1.2 美國環境保護署（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」

2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫

2.1.4 ISO 14064-1

2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放報告指引（2011年第2版）」

2.1.6 環境保護個體（EpE）所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」

2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與溫室氣體盤查議定書所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會（CDSB）發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。

- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、合併、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案（CDP）或其他個體（例如，國家監管揭露計畫）報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露應係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施（CEMS）、工程計算，或質量平衡計算。

TR-MT-110a.2. 對管理範疇1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論

1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體（GHG）排放之長期及短期策略或計畫。

1.1 範疇1排放係依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（修訂版）」（以下簡

稱「溫室氣體盤查議定書」) 所定義。

- 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃)。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目 (若攸關時)：
 - 2.1 排放減量目標之範圍 (例如，總排放量中適用該目標之百分比)；
 - 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，其指標分母；
 - 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係就排放減量目標之達成而評估排放量之第一年；
 - 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
 - 2.5 為達成目標之機制；及
 - 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任何情況。
- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 攸關之活動及投資可能包括：優化航線、使用替代燃料及能源、系統改善、優化船舶營運、透過船舶設計及推進系統改善效率 (包括船身及推進器之改善)，以及以新船舶升級船隊。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規 (例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫) 有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行 (現行) 或完成之活動。

TR-MT-110a.3. (1)總能源消耗量、(2)重油百分比及(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，直接使用燃料、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重油供應之百分比。
 - 2.1 重油係定義為於煉油廠蒸餾出蒸餾燃料油及較輕之碳氫化合物後剩餘之較重之油。
 - 2.2 該百分比應以重油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，或符合適用之司法管轄區之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（用於能源資料，包括來自太陽能或風力之電力）。

TR-MT-110a.4. 新船舶之平均能源效率設計指標（EEDI）

- 1 個體應揭露新船舶之平均能源效率設計指標（EEDI）（以每延噸海裡之二氧化碳公克數為單位）。
 - 1.1 能源效率設計指標值係所裝置電力、燃油消耗率及碳轉換係數之乘積，除以可用容量及設計載重下之船舶速度之乘積。
 - 1.2 個體應以於報導期間新增至個體之船隊之所有新船舶之簡單平均能源效率設計指標值計算平均能源效率設計指標。
 - 1.2.1 新船舶係限於2013年後所建造且國際海事組織（IMO）已採用能源效率設計指標作為其指標者。
 - 1.3 個體應遵循國際海事組織海洋環境保護委員會（IMO MEPC）66/21/Add.1附件5「新船舶能源效率設計指標（EEDI）計算值之計算方法2014年版指引」所概述之計算方法論。

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 68 冊—公路運輸

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

第六十八冊—公路運輸

行業描述

公路運輸行業之個體提供長程及短程卡車貨運服務。重要活動包括貨櫃及散裝貨物運輸，包括消費品及多種大宗商品。一般而言，該行業可被分類為兩種方式：整車（車輛僅運送一位客戶之貨物）及零擔（車輛運送多位客戶之貨物）。由於相對容易進入，自有車貨運業者構成該行業之絕大部分。少數大型業者透過與主要託運人之合約維持市場份額。大型個體通常與自有車貨運業者簽訂分包合約以支援其自有車隊。

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
溫室氣體排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸(t)二氧化碳當量	TR-RO-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及分析	不適用	TR-RO-110a.2
	(1)總燃料消耗量、(2)天然氣百分比及(3)再生百分比	量化	十億焦耳(GJ)，百分比(%)	TR-RO-110a.3

表2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
收益延噸公里(RTK) ¹	量化	收益延噸公里(RTK)	TR-RO-000.A
裝載率 ²	量化	數量	TR-RO-000.B
員工人數，卡車司機人數	量化	數量	TR-RO-000.C

¹ **TR-RO-000.A** 之註—收益延噸公里（RTK）係定義為一公噸收益運送量運輸一公里。收益延噸公里係以每段行程之行駛車輛公里數乘以該段之收益運送量之公噸數計算。

² **TR-RO-000.B** 之註—裝載率係容量利用率之衡量數，其係以貨物行駛距離除以行駛總距離計算。

溫室氣體排放

主題彙總

公路運輸行業主要係透過卡車引擎燃燒柴油及其他化石燃料產生排放。溫室氣體（GHG）包括二氧化碳（CO₂）對關注氣候變遷之政府主管機關，以及對要求低碳或碳中和運輸解決方案之消費者特別重要。因來自卡車之溫室氣體排放占運輸相關排放之重大部分，該行業係限制溫室氣體排放法規之監管重點。提高燃料效率之營運變動可降低燃料成本，同時亦減少對燃料價格波動、監管成本及溫室氣體排放之其他影響之暴險。雖然較新之卡車更節省燃料，其他措施亦可改善現有車輛之效率並減少排放。

指標

TR-RO-110a.1. 範疇1排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亞氮（N₂O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）及三氟化氮（NF₃）之範疇1溫室氣體（GHG）排放之全球總排放量。
 - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量（CO₂-e）進行彙整及揭露，並依已發布之100年時間區間之全球暖化潛勢（GWP）值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（2014年版）。
 - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（修訂版）」（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）所包含之方法論定義及計算。
 - 2.1 公認之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：
 - 2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」
 - 2.1.2 美國環境保護署（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」
 - 2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫
 - 2.1.4 ISO 14064-1
 - 2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放報告指引（2011年第2版）」

2.1.6 環境保護個體 (EpE) 所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」

- 2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與「溫室氣體盤查議定書」所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會 (CDSB) 所發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。
- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、合併、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案 (CDP) 或其他個體 (例如，國家監管揭露計畫) 報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施 (CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

TR-RO-110a.2. 對管理範疇1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論

- 1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體 (GHG) 排放之長期及短期策略或計畫。
- 1.1 範疇1排放係依世界資源研究所及世界企業永續發展協會 (WRI/WBCSD) 於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則 (以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」) (修訂版)」所定義。
- 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃)。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目 (若攸關時)：
- 2.1 排放減量目標之範圍 (例如，總排放量中適用該目標之百分比)；
- 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，其指標分母；
- 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係就排放減量目標之達成而評估排放量之第一年；
- 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
- 2.5 為達成目標之機制；及
- 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任何情況。

- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 攸關之活動及投資可能包括對燃料優化所作之之努力，諸如優化路線及裝載、採用諸如引擎及動力系統效率及空氣動力改良之技術、使用電動或天然氣動力車輛、減輕重量、改善輪胎滾動阻力、混合動力化及自動引擎關閉。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

TR-RO-110a.3. (1)總燃料消耗量、(2)天然氣百分比及(3)再生百分比

- 1 個體應揭露(1)來自所有來源之總燃料消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位）。
 - 1.1 燃料消耗量之計算方法論應基於燃料之實際消耗量，而非設計參數。
 - 1.2 燃料消耗量公認之計算方法論可能包括基於下列項目之方法論：
 - 1.2.1 報導期間開始日之期初存貨加上報導期間內購買之燃料，減去報導期間結束日之任何燃料存貨
 - 1.2.2 追蹤車輛消耗之燃料
 - 1.2.3 追蹤燃料費用
- 2 個體應揭露(2)所消耗之燃料中屬天然氣之百分比。
 - 2.1 該百分比應以天然氣之消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 3 個體應揭露(3)所消耗之燃料中屬再生燃料之百分比。
 - 3.1 再生燃料通常係定義為符合下列所有條件之燃料：
 - 3.1.1 由再生生質物生產
 - 3.1.2 用以取代或減少運輸燃料、加熱用燃油或航空燃油中所存在之化石燃料數量
 - 3.1.3 在其生命週期之基礎上達到溫室氣體（GHG）排放量之淨減少。
 - 3.2 個體應揭露用以判定燃料是否屬於再生燃料之標準或法規。
 - 3.3 該百分比應以再生燃料之消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。

- 4 揭露範圍僅包括個體直接消耗之燃料。
- 5 個體於計算來自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。
- 6 個體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。