



中国汽车技术研究中心有限公司
China Automotive Technology and Research Center Co., Ltd.

汽车产业链ESG尽职调查 季度报告

2025年第2期

ESG Due Diligence for the Automotive Industry
Quarterly Reports

Issue 2, 2025



汽车工业节能与绿色发展评价中心
Energy-saving and Green-development Assessment Center for Automobile Industrial

① 欧盟可持续尽职调查政策的延期是为了政策落地，并不是监管松绑，未来监管强度、管理要求不会降低。

② 从整车企业供应链 ESG 尽职调查风险指数来看，汽车行业整体风险呈现动态变化，部分车企风险等级提升到高等级。

③ 职业健康与安全、环境污染是本学期中汽车行业供应链 ESG 风险中出现频率较高的指标。



汽车产业链 ESG 风险预警平台

<http://www.esg-risk.com/>

目录

一、可持续政策现状	5
1.1 欧盟可持续政策动向	5
1.2 政策变更内容及实施计划	5
二、汽车产业链 ESG 风险总体现状	8
2.1 整车企业供应商违法比例	8
2.2 企业供应链 ESG 尽职调查风险等级	9
2.3 汽车行业供应链 ESG 尽职调查风险情况	11
2.3.1 供应链 ESG 尽职调查环境（E）风险	11
2.3.2 供应链 ESG 尽职调查社会（S）风险	12
2.3.3 供应链 ESG 尽职调查治理（G）风险	13
三、零部件企业供应链 ESG 尽职调查风险情况	14
3.1 电池企业	14
3.2 车身附件企业	16
3.3 电子产品企业	17
四、汽车行业 ESG 尽职调查工作进展	18
4.1 研究进展	18
4.1.1 尽调指标体系	19
4.1.2 尽职调查指南	19

编制说明：2025 年第 2 期《汽车产业链 ESG 尽职调查季度报告》的数据来源于汽车产业链 ESG 风险预警平台 (ACR) (以下简称 ACR 平台)，时间范围为 2024 年 6 月至 2025 年 5 月，研究对象为该时段内 63 家整车企业及其供应商企业的违法数据。

免责声明：本报告所含数据均来自公开信息或合理分析，仅供参考，不构成任何投资、法律或决策建议，评价中心对本报告内容保留最终解释权。

一、可持续政策现状

1.1 欧盟可持续政策动向

今年以来，欧盟以“减少繁文缛节、减轻企业负担”为目标，对可持续法规体系进行战略调整。“综合简化方案”(Omnibus)是欧盟实现法规简化目标的核心工具，它是一次性覆盖多个法律文本修订的“一揽子”提案。2025年2月26日和5月21日，欧盟委员会先后公布了 Omnibus I & II 提案和 Omnibus IV 提案，旨在通过简化可持续相关立法来减轻企业负担。然而，这一简化程序绝不意味着放松欧盟对核心目标的要求，一揽子方案呈现出“严宽并举”的特点：在精简流程、聚焦监管重点的同时，对价值链透明度与可追溯性、产品全生命周期管理等关键要求依然保持甚至强化。这标志着欧盟正经历从政策制定到执行落地的战略转变。其简化立法的本质，正是为了更有效地应对法规执行中的复杂性与阻力，通过优化流程、锁定重点监管对象，确保供应链环节的严格监管要求得以精准、高效地落地。

1.2 政策变更内容及实施计划

1.2.1 欧盟企业可持续报告与尽职调查指令(CSRD & CSDDD)

欧盟委员会发布的 Omnibus I & II 针对《企业可持续发展报告指令》(Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD)和《企业可持续发展尽职调查指令》(Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDDD)提出了一系列简化和延期措施。对已通过和代表决的提案梳理如下：

(1) 已通过事项

“暂停时钟”对不同企业群体 CSRD 的报告截至日期以及 CSDDD 的成员国转化期限分别进行了延后，如表 1 所示。

表 1 “暂停时钟”指令下最新的履约时间线

履约企业义务	修订前履约时间	最新履约时间
受 NFRD 约束的公司提交 2024 财年的 CSRD 报告	2025	不变
未被 NFRD 约束下已适用 CSRD 的公司提交履约日期前当期财年的 CSRD 报告	2026	2028
CSDDD 第一阶段适用的大型企业	2027	2028
欧洲上市中小企业提交履约日期前当期财年的 CSRD 报告	2028	2029
非欧盟企业提交履约日期前当期财年的 CSRD 报告	2029	不变

(2) 待表决事项

CSRD 调整企业纳入门槛和披露要求，CSDDD 调整尽职调查义务要求，预计欧洲议会将于 2025 年 10 月前对以下提案进行表决，如表 2、3 所示。

表 2 Omnibus 拟修订 CSRD 纳入门槛

修订前纳入企业范围	拟修订纳入企业范围
第一批 大型公共利益实体（PEIs），员工超过 500 人	员工超过 1000 人、且净营收额超过 5000 万欧元（或总资产大于 2500 万欧元）
第二批 大型企业：员工超过 250 人、年净营收超过 5,000 万欧元或总资产超过 2,500 万欧元	
第三批 上市中小型企业：员工超过 10 人、年净营收超过 70 万欧元或总资产超过 35 万欧元	
第四批 非欧盟总部，但在欧盟境内年净营收超过 1.5 亿欧元且拥有子公司或分支	非欧盟总部，但在欧盟境内净营收>4.5 亿欧元且拥有大型子公司或分支（营收>5000 万欧元）

表 3 Omnibus 拟修订 CSRD 和 CSDDD 相关条款

修订前相关条款	拟修订后的相关条款
CSRD 要求企业收集价值链信息	对于员工小于 1000 人的企业，设置价值链信息要求的上限
《欧洲可持续报告标准》（ESRS）设定强制披露数据点	强制披露的数据点将减少，重点转向定量信息；部分数据点将转为自愿披露
CSRD 制定行业特定可持续信息披露标准	拟取消 CSRD 中适用行业特定标准的强制要求

修订前相关条款	拟修订后的相关条款
CSDDD 尽职调查义务覆盖价值链	仅要求企业对直接供应商履行尽调义务，除非企业“合理知悉”价值链下游存在负面影响
CSDDD 设定欧盟统一民事责任条款	取消欧盟统一的民事责任条款，将执法权下放至成员国，允许各国依据自身法规灵活执行

1.2.2 欧盟电池与废电池法(EUBR)

2025 年 5 月 21 日，欧盟委员会发布 Omnibus IV，针对电池法案提出了尽职调查要求的简化和豁免要求，如表 4 所示。

表 4 Omnibus IV 拟修订的电池尽职调查要求

修订前相关条款	拟修订后的相关条款
2025 年 2 月 18 日前发布尽职调查指南	2026 年 7 月 26 日前发布尽职调查指南
2025 年 8 月 18 日执行职调查义务	2027 年 8 月 18 日执行职调查义务
仅中小企业（SMEs）可以豁免尽职调查部分要求	扩大至小型中型企业（SMCs）可享受豁免
每年审查并公开（包括在互联网上）有关其电池尽职调查的报告	三年一次审查并公开（包括在互联网上）有关其电池尽职调查的报告

1.2.3 欧盟禁止强迫劳动产品条例（FLR）

2024 年 12 月，欧盟《禁止强迫劳动条例》（FLR）正式生效，旨在全面禁止在欧盟市场销售或供应由强迫劳动生产的产品（无论产地），当局有权调查并下架违规商品。尽管当前 CSDDD 履约时间进行了后延，但 FLR 的关键时间节点并未改变，如表 5 所示。

表 5 FLR 实施计划时间表

时间点	实施内容
2025 年 12 月 13 日	欧盟成员国须指定执法机构
2026 年 6 月 13 日	欧盟委员会发布合规指南
2027 年 12 月 14 日	禁令正式强制执行，且 FLR 将直接适用于在欧盟销售或从欧盟出口产品的众多跨国公司，无需国家层面另行制定实施立法

二、汽车产业链 ESG 风险总体现状

2.1 整车企业供应商违法比例

根据汽车产业链 ESG 风险预警平台（ACR）风险数据，统计得到 63 家整车企业供应链违法企业数量。其中魏牌新能源的违法供应商比例最高，达到 8.06%，其次是奇瑞汽车和江铃控股。汽车行业供应商平均违法比例为 4.01%，28 家整车企业超过这一均值。

企业名称		违法供应商占总供应商比例	企业名称		违法供应商占总供应商比例
1	魏牌新能源	8.06%	33	广汽传祺	3.91%
2	奇瑞汽车	5.26%	34	长安福特	3.88%
3	江铃控股	5.26%	35	吉利集团	3.86%
4	长安马自达	5.18%	36	东风集团	3.84%
5	郑州日产	5.18%	37	上汽通用五菱	3.82%
6	奇瑞捷豹路虎	5.11%	38	赛力斯	3.81%
7	重庆长安	5.10%	39	上汽大众	3.77%
8	洛轲智能	4.95%	40	奇瑞新能源	3.77%
9	广汽埃安	4.91%	41	理想汽车	3.77%
10	一汽丰田	4.69%	42	神龙汽车	3.71%
11	广汽本田	4.48%	43	零跑汽车	3.71%
12	北汽股份	4.48%	44	海马汽车	3.70%
13	蔚来汽车	4.46%	45	江铃汽车	3.66%
14	重庆睿蓝	4.40%	46	广西汽车	3.64%
15	北汽新能源	4.40%	47	东风柳州	3.62%
16	江淮集团	4.39%	48	江西五十铃	3.60%
17	鑫源汽车	4.36%	49	上汽集团	3.59%
18	奇瑞商用车	4.34%	50	重汽（重庆）	3.55%
19	大运汽车	4.27%	51	特斯拉（上海）	3.48%
20	宜宾凯翼	4.24%	52	一汽大众	3.43%
21	一汽集团	4.17%	53	北汽福田	3.37%
22	东风本田	4.14%	54	广汽丰田	3.25%
23	一汽解放	4.14%	55	北汽制造厂	3.13%
24	南京依维柯	4.13%	56	江苏悦达起亚	3.13%
25	小米汽车	4.13%	57	北京现代	3.02%
26	东风日产乘用车	4.03%	58	吉麦新能源	2.99%
27	东风汽车	4.03%	59	南京金龙	2.98%
28	比亚迪汽车	4.02%	60	上汽乘用车	2.82%
29	长城汽车	3.98%	61	北汽瑞翔	2.78%
30	合众新能源	3.98%	62	华晨宝马	2.71%
31	吉利汽车	3.95%	63	厦门金龙	2.41%
32	小鹏汽车	3.92%	—	—	—

图 1 部分汽车企业供应链违法供应商企业比例

2.2 企业供应链 ESG 尽职调查风险等级

根据《汽车供应链 ESG 尽职调查风险指数评价方法》，对 63 家整车企业开展供应链 ESG 尽职调查风险指数评价。相较于上一期评价，低风险企业整体变动不大，但也有一些企业风险等级升高至高风险，比如海马汽车、赛力斯汽车、小米汽车等。

表 6 主要汽车企业供应链 ESG 尽职调查风险水平

序号	企业名称	风险等级	序号	企业名称	风险等级
1	日照魏牌汽车有限公司	低风险	21	上海洛轲智能科技有限公司	低风险↓
2	江西五十铃汽车有限公司	低风险	22	广汽传祺汽车有限公司	低风险↑↑
3	厦门金龙联合汽车工业有限公司	低风险	23	奇瑞商用车（安徽）有限公司	低风险↑↑
4	北京汽车制造厂有限公司	低风险↑	24	成都大运汽车集团有限公司	低风险↓
5	上海蔚来汽车有限公司	低风险↓	25	一汽丰田汽车有限公司	低风险↓
6	奇瑞捷豹路虎汽车有限公司	低风险↑	26	神龙汽车有限公司	↑
7	重汽（重庆）轻型汽车有限公司	低风险↑	27	一汽大众汽车有限公司	↑↑
8	奇瑞新能源汽车股份有限公司	低风险↑↑	28	上汽通用五菱汽车股份有限公司	↑
9	北汽福田汽车股份有限公司	低风险↓	29	上海汽车集团股份有限公司	↑
10	广西汽车集团有限公司	低风险↑	30	北京汽车股份有限公司	↑
11	江苏悦达起亚汽车有限公司	低风险↓	31	长城汽车股份有限公司	↓
12	安徽江淮汽车集团股份有限公司	低风险↑	32	比亚迪汽车工业有限公司	↑
13	广汽丰田汽车有限公司	低风险↓	33	浙江吉利控股集团有限公司	↑
14	东风汽车集团有限公司	低风险↓	34	江苏吉麦新能源车业有限公司	↓
15	江铃汽车股份有限公司	低风险↑	35	浙江吉利汽车有限公司	↑
16	鑫源汽车有限公司	低风险↑	36	北京理想汽车有限公司	↑
17	南京依维柯汽车有限公司	低风险↑↑	37	一汽解放汽车有限公司	↑
18	奇瑞汽车股份有限公司	低风险↑	38	长安马自达汽车有限公司	↓
19	北汽蓝谷新能源科技股份有限公司	低风险↓	39	华晨宝马汽车有限公司	↑
20	南京金龙客车制造有限公司	低风险↓	40	广汽埃安新能源汽车有限公司	↑

序号	企业名称	风险等级	序号	企业名称	风险等级
41	东风日产乘用车公司	↑	53	海马汽车有限公司	↓↓
42	特斯拉（上海）有限公司	↓	54	郑州日产汽车有限公司	↓
43	重庆睿蓝汽车制造有限公司	↑	55	广汽本田汽车有限公司	↓
44	宜宾凯翼汽车有限公司	↓	56	北京现代汽车有限公司	—
45	赛力斯集团股份有限公司	↓	57	上汽大众汽车有限公司	—
46	江铃控股有限公司	↓	58	中国第一汽车集团有限公司	↓
47	东风本田汽车有限公司	↓	59	零跑汽车有限公司	—
48	小米汽车科技有限公司	↓	60	广州小鹏汽车科技有限公司	—
49	长安福特汽车有限公司	↓	61	北汽瑞翔汽车有限公司	—
50	上海汽车集团乘用车分公司	↑	62	东风柳州汽车有限公司	—
51	东风汽车有限公司	↓	63	合众新能源汽车股份有限公司	↓
52	重庆长安汽车股份有限公司	↓	-	-	-

注：

↑ 表示企业排名上升，风险降低

↓ 表示企业排名下降，风险上升

↑↑ 表示企业排名上升，且企业风险下降 1 个等级

↓↓ 表示企业排名下降，且企业风险上升 1 个等级

— 表示企业在行业内排名不变，风险不变

观点分析：

- (1) **社会维度问题频发：**风险等级升高的企业供应链中 S 类别风险的数量普遍多于 E 和 G 类别，说明社会维度相关违规事项发生频率更高且影响程度更大，而环境和治理维度相对较少。
- (2) **阶段性风险波动：**风险等级升高的企业供应链中供应商违规案例数量有所波动，主要集中在 6-8 月和 11-1 月之间，主要是由于全国安全月的调查、高温期间的消防检查以及秋冬季大气污染专项审查等原因。

2.3 汽车行业供应链 ESG 尽职调查风险情况

汽车企业供应链 ESG 风险类型呈现出集中化特点，主要是社会类相关违规事件，如消防安全隐患、安全生产事故等，已超过半数，亟需引起企业重视；环境类违规事件发生较为频繁，如大气污染、环境破坏、水污染相关问题均有发生；而治理方面的违规事件相对较少，风险不大。

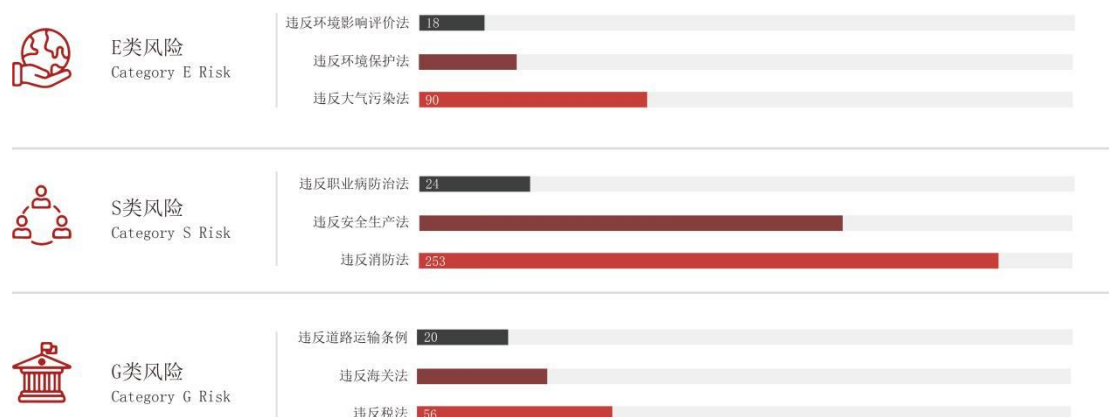


图 2 汽车企业供应链部分 ESG 风险数量统计

2.3.1 供应链 ESG 尽职调查环境（E）风险

汽车行业供应链中环境（E）类风险主要有违反大气污染防治法、违反环境保护法、违反环境影响评价法、违反水污染防治法等，如图 3 所示。从数据上看，违反大气污染防治法事件占 E 类违规行为的 53.25%，显示出大气污染是汽车供应商中发生最多的违规行为。其次，违反环境保护法和违反环境影响评价法的比例分别为 22.49%和 10.65%，说明部分供应商企业在环境保护层面存在一定风险。而汽车供应商违反水污染防治法的占比为 10.06%，也是一类不容忽视的环境风险问题。



图3 主要环境类违法行为

观点分析：

大气污染、水污染一直是我国环境审查的重点领域，特别是针对秋冬季大气污染、水源地保护等专项工作开展审查较为频繁。结合数据来看，企业生产汽车零部件过程中，涂装、喷涂、焊接等环节是大气污染的主要来源，废水主要来自涂装、电泳、磷化等工序。建议企业重点评估供应链中特定类型企业（如电子产品、车身附件）的生产地区、周边环境及环境风险，避免直接供应商出现此类问题。

2.3.2 供应链 ESG 尽职调查社会（S）风险

供应商企业在社会风险（S）方面的违法事件主要集中在消防安全和生产安全领域，如图4所示。其中，违反消防法的比例高达52.49%，违反安全生产法的事件占34.44%，表明供应商在保障职业安全方面风险频发。而违反职业病防治法和违反危险化学品管理条例的违规事件占比分别为4.98%和4.56%，反映出部分企业在职业健康方面管理的不足。

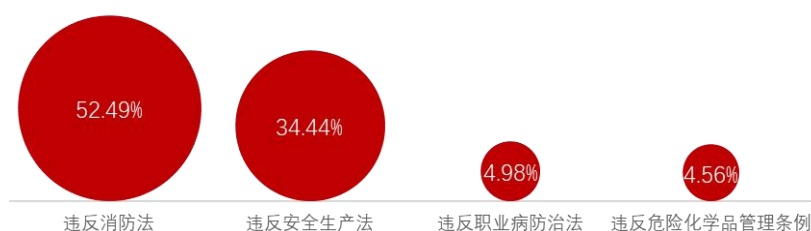


图4 主要社会类违法行为

在此次 ACR 平台收录 9 起违反劳动法的供应商案例中，主要有雇佣童工、加班和未足额支付工资等违规行为。其中，2024 年 8 月-9 月，东莞市宝玛五金塑料有限公司雇佣童工黄某某从事工作，东莞市公安局通过劳动保障监察调查询问笔录、黄某某的身份证、入职表和考勤表等证据，判定该公司违反了《禁止使用童工规定》第二条第一款（国家机关、社会团体、企业事业单位、民办非企业单位或者个体工商户均不得招用不满 16 周岁的未成年人）。而欧盟多数国家将最低工作年龄设定为 15 岁或 16 岁，在年龄这一点上中国与欧盟的要求持平甚至更严格。

观点分析：

建议企业加强对供应商的审查和监督，在合作前，严格审核供应商的用工资质，仔细查阅其员工招聘记录、年龄核实流程等文件，确保其用工符合中国及欧盟相关标准。

2.3.3 供应链 ESG 尽职调查治理（G）风险

在治理（G）方面，供应商的违规事件主要集中在税务和海关领域，如图 5 所示。具体而言，治理风险中企业违反税法比例为 40.58%，企业违反海关法的比例为 22.46%，说明部分供应商在企业运营合规方面存在一定问题。

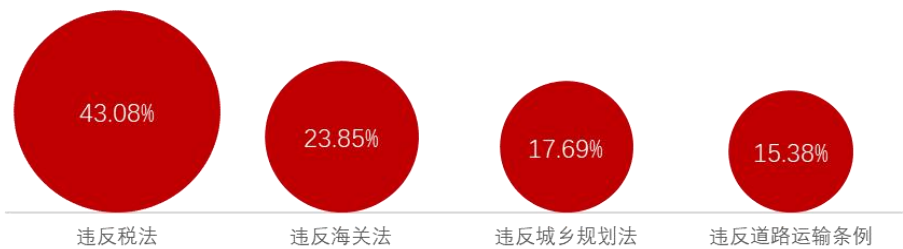


图 5 主要治理类违法行为

观点分析：

违反税法比例大的原因的可能是当前汽车行业供应商付款账期普遍超 200 天，超长回款周期导致供应商现金流压力大，供应商可能存在为避免资金链断裂，通过避税手段保护其现金流的现象，这将引起监管部门对部分企业的违法避税情况开展调查。

三、零部件企业供应链 ESG 尽职调查风险情况

3.1 电池企业

整体上看，电池企业的 ESG 风险主要是社会类违规行为，已超过半数，而环境类违规和治理类违规行为数量相近，如图 6 所示。电池企业的社会风险体现在职业健康与安全方面，其中消防安全（31.91%）、安全生产（12.77%）和职业病防治（6.38%），反映出相关企业存在消防安全隐患、忽视生产安全和员工的健康问题。此外，较为突出的环境风险是大气污染和环境破坏，占比分别为 19.15%和 8.52%，显示出企业在废气排放和污染控制方面仍需加强管理。

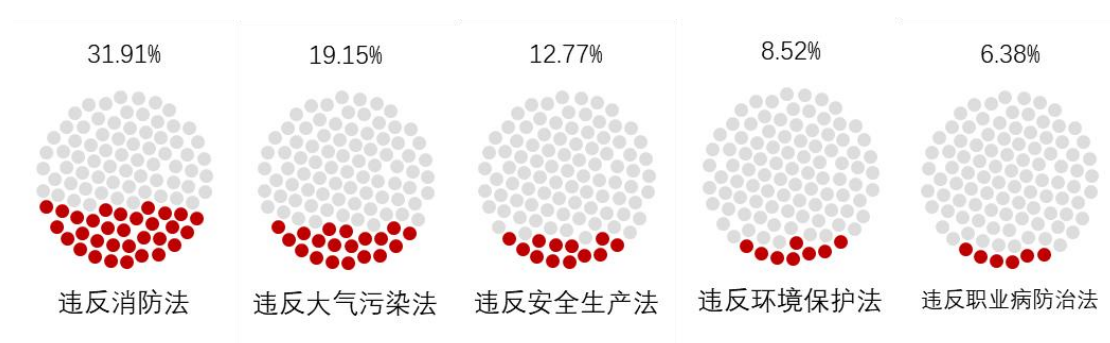


图 6 动力电池企业违法行为

值得注意的是，无锡和晶智能科技有限公司因违反《中华人民共和国劳动法》第四十一条以及第四十三条（明确规定用人单位不得违反法律规定延长劳动者的工作时间），受到无锡市新吴区人社局处罚。

无锡市新吴区人社局前期收集到该企业规章制度、考勤记录和工资支付凭证等信息判定可能存在加班现象，随即实地走访工作场所且随机选取部分员工进行面谈，证实无锡和晶智能科技有限公司存在违法加班现象，对其作出行政处罚。

中国和欧盟对标准工时和加班限制的要求存在明显差异。中国实行劳动者每日工作时间不超过 8 小时、平均每周工作时间不超过 40 小时的工时制度，因生产经营需要加班一般每日不得超过 1 小时，因特殊原因需要加班一般每日不得超过 3 小时，但是**每月不得超过 36 小时**。欧盟实行员工每周工时不得超过 48 小时（含自愿加班），即**每月加班时间不得超过 32 小时**。另外，欧盟《禁止强迫劳动法案》将超时工作视为强迫劳动的指标之一，每天工作超过 8 小时或每周超过 40 小时的情况均可能被认定为强迫劳动。

观点分析：

中国对于标准工时的要求严于欧盟，而在加班限制上欧盟要求更为严格。

具体在执法过程中的区别是中国监管机构一般对企业违法加班情况做出罚款之类的行政处罚，不影响企业正常运营；欧盟监管机构可能会判定企业强迫劳动，进而影响企业正常运营，对于国内企业将会导致生产的产品无法进入欧盟市场。**建议汽车行业出口企业时刻关注欧盟《禁止强迫劳动法案》等法规动态，尽早掌握出口产品线所涉及供应商的用工模式，建立全链条合规管理体系。**

3.2 车身附件企业

本期统计了 415 起车身附件类型企业违规行为，其中违反消防法、违反安全生产法和违反大气污染法的行为比例居于前三名，分别为 33.98%、18.55%和 11.08%，如图 7 所示。

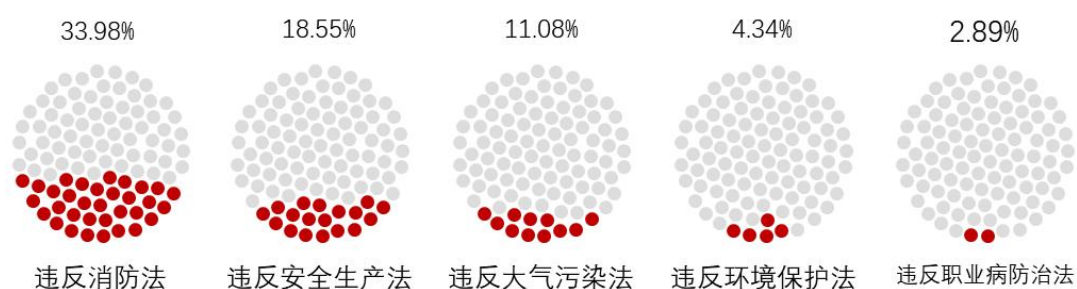


图 7 车身附件企业违法行为

汽车企业应该重点关注违反安全生产法和劳动法的供应商，特别是发生重大风险（如伤亡事故）的企业。比如，2024 年 10 月湖南金远东汽车部件有限公司发生一起机械伤害事故，造成一人死亡。经湘潭市人民政府事故调查组调查发现，陶某某经劳务派遣至湖南金远东汽车部件有限公司从事 36 工位环形发泡生产线脱模岗位工作，由于公司未督促陶某某严格执行相关安全生产规章制度，违反了《中华人民共和国安全生产法》第十六条和第一百一十四条第一款第一项，作出人民币四十万元整罚款的行政处罚。

观点分析：

与中国安全生产法中针对一般事故处以固定金额罚款的规定不同，欧盟的处罚更加多维。在欧盟，成员国依据一般事故的严重程度和企业的责任程度对违反安全生产规定导致事故发生的企业处以高额罚款，罚款金额会根据企业的营业额等因素来确定。对于企业出现

死亡的严重事故，欧盟成员国会处以高额罚款且可能调查企业的职业健康与安全管理体系后作出更严重的判罚，如停止营业。根据欧盟新电池法等尽职调查政策对于职业健康与安全的指标要求，供应链上出现安全生产事故的链主企业有可能需要承担连带责任，目前国内暂无此类要求。

3.3 电子产品企业

本期统计了 164 起电子产品类供应商 ESG 违规事件，违规类型包括但不限于违反大气污染防治法、违反环境保护法、违反消防法、违反安全生产法、违反税法等。其中，供应链 ESG 合规风险主要集中在消防隐患（42.07%）、生产安全（13.41%）和大气污染（12.15%），表明企业在生产过程中仍面临较大的安全管理和环保合规挑战。此外，违反税法行为占比 11.59%，显示出部分企业在经营合规方面仍需加强管理。

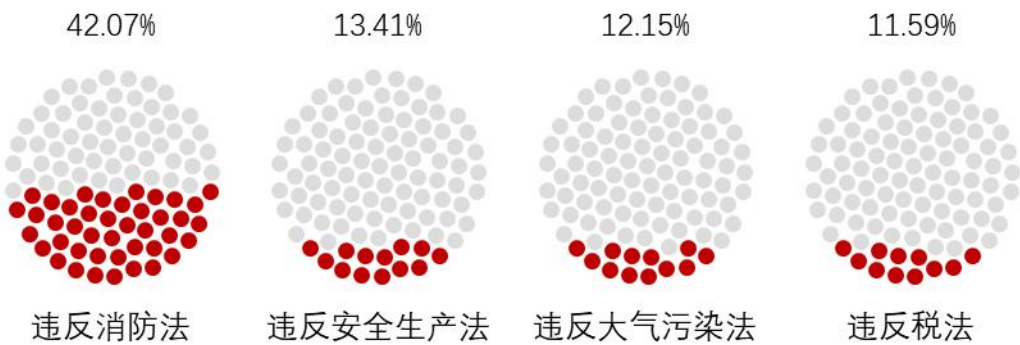


图 8 电子产品企业违法行为

根据 ACR 平台数据显示，供应商违规案例中不乏一些严重风险事件。2024 年 7 月广州优保爱驾科技有限公司涉嫌未及时足额支付劳动报酬；2025 年 1 月广东景荣科技控股有限公司使用童工从事工作；2025 年 3 月至 2025 年 5 月上海万卡信实业有限公司违法延长 247

名劳动者工作时间共计 49001.5 小时，平均每人加班超过 99 小时，远远超过中国法定加班时间上限。

根据社交媒体信息显示，多家企业陷入违规加班舆论漩涡。比如胜宏科技（惠州）股份有限公司实行 6 天 12 小时工作制且加班没有加班费，每周 72 小时的工时远超欧盟《工作时间指令》规定的 48 小时上限；德赛电池惠州工厂员工爆料其按 8 小时工作制正常打卡下班时，被告知“未完成 10 小时在岗，抹除考勤”，并倒扣 3 天工资。他还称厂里周末也要加班，但不计入打卡，如果是临时工加班还没有工资。

观点分析：

员工劳动权益受损是电子产品供应商面临的共性问题，特别是违法加班。超越工时上限且无加班费的违法加班行为，在中欧法律框架下均构成系统性违法，且可能触发欧盟供应链审查机制，波及到使用此类供应商所供应零部件的汽车制造企业，导致其产品被禁售或强制退出欧盟市场。

若需进一步了解详细内容，可关注汽车全价值链 ESG 研究工作组最新研究。

四、汽车行业 ESG 尽职调查工作进展

4.1 研究进展

近期，欧盟正在修订尽职调查法规，然而推动企业尽职调查义务实施落地这一主线并未改变，中汽碳数字建议企业将欧盟延长过渡期的安排视为强化合规策略的机遇。为此，我们积极开展尽职调查指标

研究和尽职调查指南编制工作，通过明确当前监管重点领域与规范供应链尽职调查流程，助力企业提升供应链尽职调查合规能力。

4.1.1 尽调指标体系

基于我们对欧盟尽职调查政策的追踪研究，整理出法规政策所要求的人权和环境指标，按照指标的风险影响程度、监管取证程度、监管重点程度和企业关注程度，对指标进行分类、汇总和排序，部分指标如表 7 所示。

表 7 部分尽职调查指标研究情况

指标	法规来源	风险影响程度	监管取证程度	监管重点程度
职业健康与安全	CSRD、CSDDD、 电池法	重大人身安全 风险，涉及死亡 与重伤害	厂现场勘查、事故 记录审查、员工访 谈等	职业健康与安全 为最重要、最核心 的社会策略之一
雇佣童工	CSRD、CSDDD、 电池法、禁止强迫 劳动条例	严重侵犯儿童 基本权利，全球 共识极高	视频监控、实地暗 访、工人访谈、人 事档案审核等	禁止雇佣童工
强迫劳动	CSRD、CSDDD、 电池法、禁止强迫 劳动条例	剥夺基本人身 自由，涉及刑事 犯罪	工人访谈、工资支 付记录核查、工厂 工时记录等	禁止强迫劳动
限用物质	CSDDD、电池法	对生态环境具 有高毒性、持久 性、生物累积性	产品物料清单 (BOM)、限用 物质清单审查等	禁用或限制各种 有害物质
危险废弃物	CSRD、CSDDD、 电池法	处置不当可引 发环境污染和 爆炸风险	危废处置台账检 查、重大污染报告 等	对危险废物的管 理非常严格

4.1.2 尽职调查指南

中汽碳数字正在编制《道路车辆 整车产品供应链尽职调查实施指南》，该指南为首个整车产品供应链尽职调查方法学，聚焦于指导道路车辆企业开展供应链尽职调查。指南规定了供应链尽职调查的术语定义、基本概念与流程，重点描述尽职调查体系搭建流程、风险识

别与评估的方法、风险处置与补救的措施等内容。目前已形成标准草稿，按推荐性国家标准则和流程推进，拟于 2025 年立项。



汽车产业链 ESG 风险预警平台

<http://www.esg-risk.com/>

韩文轩	电话：17824924648	邮箱：hanwenxuan@catarc.ac.cn
纪柯柯	电话：17830380801	邮箱：jikeke@catarc.ac.cn
赵 津	电话：18622880586	邮箱：zhaojin@catarc.ac.cn
赵明楠	电话：15332173601	邮箱：zhaomingnan@catarc.ac.cn
