



理想汽車

2025 年氣候相關披露報告

目錄

- 03 關於本報告
- 04 助力聯合國可持續發展目標
- 52 附錄

治理

- 06 氣候治理架構

戰略

- 11 識別氣候風險和機遇
- 15 氣候風險和機遇的財務影響
- 28 提升氣候韌性

風險管理

- 34 風險識別
- 35 風險評估
- 36 風險應對及監測

指標和目標

- 38 溫室氣體排放
- 41 氣候目標
- 47 氣候行動



關於本報告

報告簡介

本報告為理想汽車（於開曼群島註冊成立以不同投票權控制的有限責任公司）發佈的首份氣候相關披露報告（以下簡稱「本報告」），旨在展示理想汽車及其列入年報範圍的主要附屬公司及並表聯屬實體（以下簡稱「理想汽車」「本公司」或「我們」）在應對氣候變化、持續提升氣候韌性、踐行可持續發展長期承諾的行動與績效。

參考標準

本報告編制主要遵循香港聯合交易所有限公司（以下簡稱「聯交所」）主板上市規則附錄 C2《環境、社會及管治報告守則》（以下簡稱《ESG 守則》）、國際可持續發展準則理事會（ISSB¹）發佈的《國際財務報告可持續披露準則第 2 號——氣候相關披露》（IFRS S2²）。本報告亦參考聯合國可持續發展目標（UN SDGs³）之內容進行編寫。

報告批准與獲取

本報告已於 2026 年 4 月 10 日經由董事會審閱批准並對所載信息的真實性及有效性負責。本報告提供簡體中文、繁體中文、英文三種版本，如有不一致之處，應以簡體中文版本為準。本報告可在聯交所網站（www.hkexnews.hk）及本公司投資者關係網站（<https://ir.lixiang.com>）下載瀏覽。

報告範圍

本報告披露的資料和數據覆蓋理想汽車及其列入年報範圍的主要附屬公司及並表聯屬實體，如無特別說明，時間範圍覆蓋 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日（以下簡稱「報告期」「2025 年」）。

數據說明

本報告中涉及的數據主要來源於公司正式文件、統計報告與財務報告，以及經由公司內部統計、匯總與審核的其他氣候相關信息。如無特別說明，本報告中的金額類數據均以人民幣計。由於四捨五入原因，部分數據分項數值之和與合計值可能存在尾差。

免責聲明

本報告部分內容含有前瞻性陳述，可通過「將會」「預計」「未來」等相關措辭加以識別。前瞻性陳述存在固有風險和不確定性，本報告相關陳述僅以報告編制期間相關信息作為假設、估算和預測的基礎，旨在反映公司對未來可能發展情形的合理預期。本公司不承擔更新本報告中任何前瞻性陳述的義務，亦不就因任何新信息、未來事件或其他情況導致的預測偏差承擔責任。

¹ ISSB, International Sustainability Standards Board, 即國際可持續發展準則理事會。

² IFRS S2, International Financial Reporting Standards S2 Climate-related Disclosures, 即國際財務報告可持續披露準則第 2 號——氣候相關披露。

³ UN SDGs, United Nations Sustainable Development Goals, 即聯合國可持續發展目標，是聯合國制定的 17 個全球發展目標，指導 2015-2030 年的全球發展工作。

助力聯合國可持續發展目標

7 經濟適用的
清潔能源



淨零就緒

2040 年或更早實現車輛生產設施、辦公場所、門店、產品脫碳技術與充電網絡淨零就緒。

清潔能源應用

增加生產基地中清潔能源的使用比例，並積極推動光伏裝機、綠電引入等綠色能源的應用，致力於將清潔能源融入公司運營。

9 產業、創新和
基礎設施



產業創新發展

堅持自主研發、自主製造、產業垂直整合和升級創新，建設有抵禦災害能力的可持續基礎設施。

更多採用清潔和環保技術，提升資源使用效率與工業可持續性。

擴大充電網絡設施建設，為更廣大用戶提供便捷高效的用車補能基礎設施。

11 可持續
城市和社區



公正轉型

為用戶與社會提供更多安全、便捷的新能源產品。

提供更智能、更高效、更綠色的出行解決方案與交通領域轉型策略。

12 負責任
消費和生產



可持續價值鏈

在產品研發與設計、上游供應、生產製造、產品銷售、產品使用與回收處置等環節引入產品全生命週期可持續路徑，通過設計優化、環保材料應用，打造低碳、生態友好產品，構造負責任價值鏈。

13 氣候行動



氣候目標

以 2024 年為基準，2050 年實現範圍一、二（運營範圍內）溫室氣體排放絕對值下降 90% 以上、範圍三單車溫室氣體排放強度值下降 90% 以上的整體氣候目標。

產品碳足跡

持續開展產品碳足跡評估與核算，參與多項產品碳足跡及溫室氣體核算國標及行標的研討與制定。

17 促進目標實現的
夥伴關係



夥伴合作

積極開展全球範圍內行業交流與夥伴合作，通過線上、線下、專項活動等形式，開展合作夥伴賦能項目，推廣環境友好型的技術，助力可持續發展目標實現。

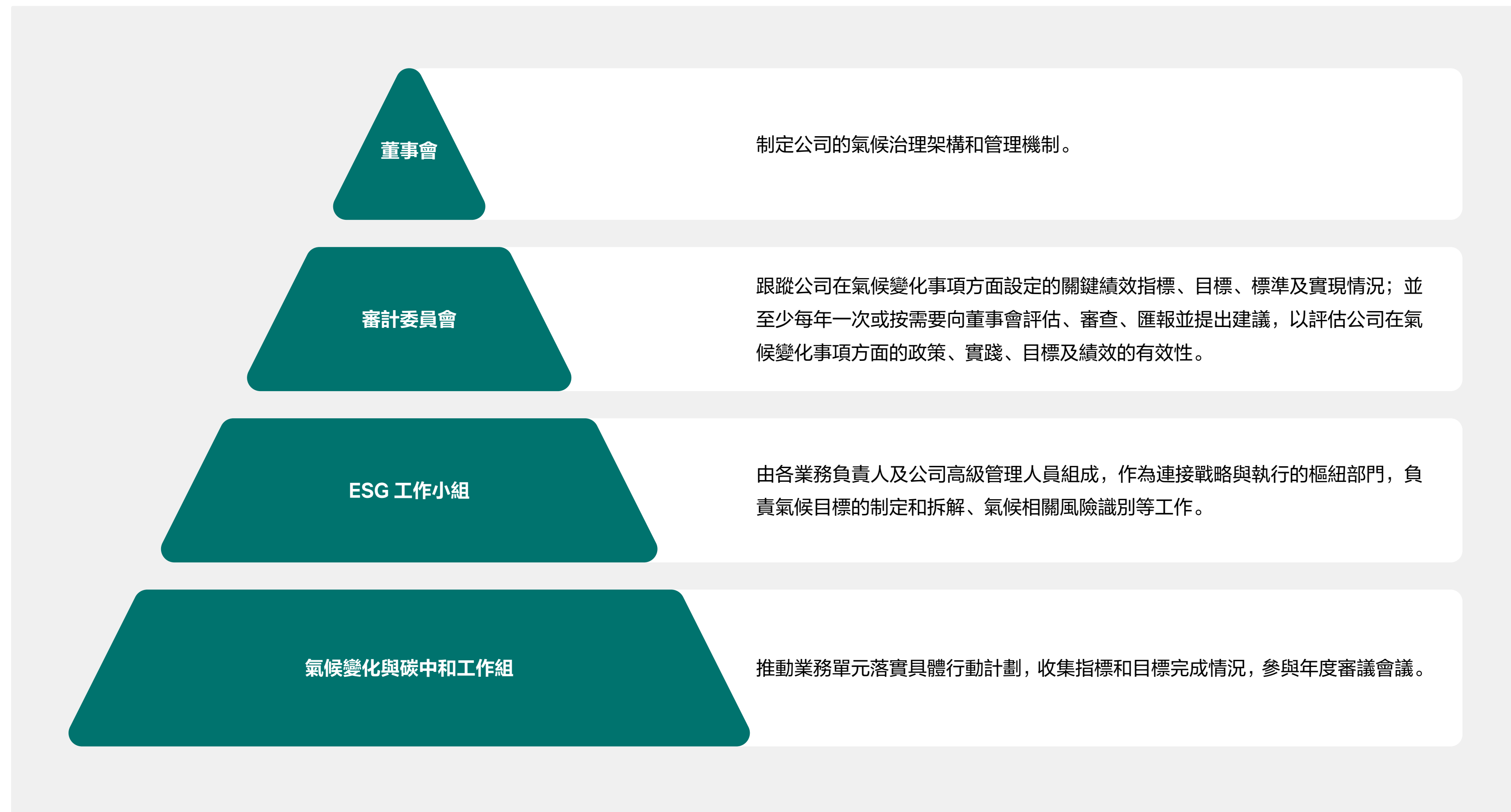
01 治理



1.1 氣候治理架構

氣候變化是當下重要的時代議題，既是全球性挑戰，也蘊含著向可持續未來轉型的機遇與潛力。理想汽車高度重視氣候變化議題，已建立一套清晰、高效的多層級氣候治理架構，確保氣候變化相關的風險和機遇被系統地整合到公司戰略、風險管理及日常運營中。該架構明確董事會到業務單元的各級職責，保障氣候戰略有效制定與落地執行。

理想汽車氣候治理架構



董事會

董事會將可持續性因素納入每年戰略規劃的審議流程，通過持續關注聯交所《ESG 守則》、IFRS S2 等國內外可持續披露準則的最新發展，並聽取審計委員會的定期匯報，充分了解和把握氣候相關議題的進展及其對公司運營的影響。在此基礎上，公司主動將氣候相關風險和機遇融入企業的整體經營決策和戰略制定，通過定期聽取 ESG 工作小組匯報、持續監督與動態評估機制，確保公司將氣候變化因素充分融入企業戰略實施、重大交易決策及風險管理過程中，以使公司策略具備面對不確定性的靈活性與前瞻性。目前，公司已將氣候相關議題融入高級管理層工作目標及表現評估中，並積極推進相關工作。

董事會作為公司氣候治理的最高責任機構與治理單位，其核心職責是制定公司的氣候治理架構和管理機制。董事會成員具備企業管治、氣候戰略與財務規劃、風險管理、內控審計等專業能力。同時，公司定期開展氣候變化議題相關培訓，針對不斷變化的外部環境和內部需求，持續提升董事會成員的前瞻性、決策能力與管理水平，為公司應對氣候變化工作提供堅實保障。報告期內，理想汽車已組織完成一場董事會氣候變化相關培訓，覆蓋政策梳理、發展趨勢等內容。

董事會在應對氣候變化方面的具體職能包括：

審批與授權



負責審批公司整體的氣候治理框架、中長期氣候戰略及目標。

監督與指導



每年至少一次在董事會會議中，對氣候相關風險和機遇進行監督，確保該架構和管理機制的合規和有效運行。

資源保障



確保為公司氣候戰略的實施提供必要的資源支持。



審計委員會

審計委員會承擔對氣候等 ESG 事務的具體審議與監督職責，並通過《理想汽車審計委員會章程》對 ESG 及氣候變化相關事宜的管理職責作出規範。

戰略審議



審議 ESG 工作小組提交的氣候戰略及管理制度，確保其與公司整體業務發展目標、風險偏好及長期價值創造方向保持一致。

績效監督



至少每年一次或按需開展專項匯報，審議關鍵氣候目標的進展，並向董事會提出獨立意見。

信息追蹤和披露審閱



密切關注聯交所《ESG 守則》、IFRS S2 等國內外可持續披露準則的變化與更新，監督對外披露報告中的氣候相關信息，確保其完整性、準確性和符合監管規定。

內部溝通



與 ESG 工作小組及氣候變化與碳中和工作組密切合作，確保 ESG 戰略在組織內從戰略到運營的所有層面都得到有效實施。

風險機遇評估



指導和監督氣候相關風險和機遇的評估工作。

審計委員會成員相關背景

| 成員 | 監督應對氣候相關風險和機遇的經驗 |
|-----|--|
| 肖星 | 自 2021 年 8 月起擔任本公司獨立非執行董事。自 1997 年 4 月起在清華大學經濟管理學院會計系任教，持續關注公司氣候信息披露的相關事宜，參與企業管治、氣候財務規劃、財務會計等相關工作研究。 |
| 姜震宇 | 自 2021 年 8 月起擔任本公司獨立非執行董事。在財務管理及法律實務方面擁有逾 15 年經驗，推動公司在氣候風險管理、氣候信息財務影響等議題的合法合規。 |
| 趙宏強 | 自 2020 年 7 月起擔任本公司獨立非執行董事。具備財務與風險管理背景，積極參與企業管治及氣候財務規劃工作，針對氣候變化議題提供相關指導。 |



ESG 工作小組

ESG 工作小組作為連接戰略與執行的樞紐部門，主要職責如下：

目標制定

制定公司整體氣候戰略目標。

目標拆解

將公司整體氣候戰略目標拆分為各業務部門可執行的具體行動和量化指標（KPI），指導並監督氣候變化策略及目標執行落地。

定期匯報

定期聽取氣候變化與碳中和工作組就氣候變化相關事宜的匯報，核對後上報董事會。

風險識別

組織氣候變化風險和機遇的識別，開展氣候風險量化評估並建立應對機制，定期向董事會匯報。

氣候變化與碳中和工作組

氣候變化與碳中和工作組負責推動業務單元落實具體行動計劃，主要職責如下：

跨部門協同

解決任務卡點，確保各部門按時落地戰略。

定期審查

核對各部門目標執行情況，提交至 ESG 工作小組匯報。

年度審議

收集各部門指標完成情況，形成年度總結與目標建議，參與年度審議會議。



02 戰略



| | |
|--------------|----|
| 識別氣候風險和機遇 | 11 |
| 氣候風險和機遇的財務影響 | 15 |
| 提升氣候韌性 | 28 |

2.1 識別氣候風險和機遇

報告期內，公司按照聯交所《ESG 守則》和 IFRS S2 等相關要求，基於自身業務模式和價值鏈各環節，對影響公司運營的重要物理風險、轉型風險和轉型機遇進行系統性識別、排序和管理（詳見「3. 風險管理」章節內容），並據此開展優化與轉型行動，應對潛在挑戰，把握可持續發展機遇。公司價值鏈環節如右圖所示。

理想汽車價值鏈環節

產品研發與設計



上游供應



生產製造



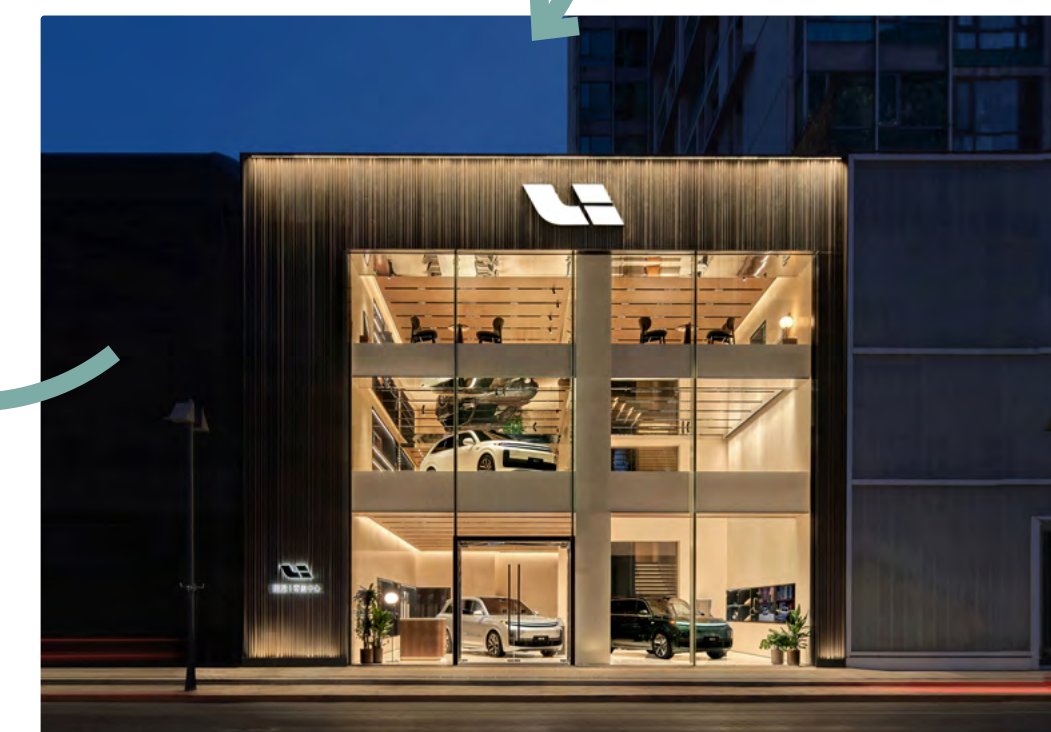
回收處置



產品使用





產品銷售



物理風險

物理風險指由氣候變化導致的由事件驅動（如洪澇與強降水、熱帶氣旋、野火等極端天氣事件）或氣候模式的長期轉變（如高溫熱浪、水資源壓力、海平面上升等長期自然風險）造成的風險。物理風險可能對企業產生的財務影響包括直接資產損失或由於供應鏈中斷產生的間接影響等。

| 風險類型 | 影響因子 | 對公司業務模式及價值鏈的影響 | 價值鏈主要影響環節 | 主要財務影響 | 時間維度 ¹ | | |
|------|--------|---|---|-----------------|-------------------|----|----|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| 急性風險 | 極端天氣 | 影響生產業務連續性、設施運營穩定性、資產壽命及供應鏈連續性，進而直接或間接影響企業資產價值、盈利等財務指標。 |  | 資產減值； 運營成本增加 | ● | ● | |
| 慢性風險 | 長期自然風險 | 直接或間接影響分佈在氣候敏感地區、水資源敏感地區的基礎設施（如：生產運營基地等），或造成電費、人力成本等支出增加，亦可能影響員工職業健康。 |  | 運營成本增加； 資產減值 | | | ● |

-  產品研發與設計
-  上游供應
-  生產製造
-  產品銷售
-  產品使用
-  回收處置



¹短期指 1-2 年，中期指 3-5 年，長期指 5 年以上。

轉型風險

轉型風險指企業為應對減緩和適應氣候變化的相關要求，在低碳經濟轉型過程中可能面臨的廣泛的政策、法律、技術和市場變化。根據這些變化的性質、速度和重點，轉型風險可能會給企業帶來不同程度的財務風險和聲譽等風險。

 產品研發與設計

 上游供應

 生產製造

 產品銷售




















 產品使用

 回收處置

| 風險類型 | 影響因子 | 對公司業務模式及價值鏈的影響 | 價值鏈主要影響環節 | 主要財務影響 | 時間維度 | | |
|------|--------------|--|---|--------------------------|---|---|---|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| 政策風險 | 現有和新興的氣候相關政策 | 隨著國內外綠色政策的出台和收緊，公司在節能環保、碳排放、產品碳足跡等方面將面臨更高要求。若公司或供應鏈企業被納入碳定價體系，為完成配額清繳履約，可能產生額外合規成本。同時，公司也可能面臨因供應鏈企業合規成本上升而傳導的採購成本壓力。 |   | 採購、運營與合規成本增加 |  |  |  |
| 市場風險 | 產業鏈市場變動 | 原材料及能源資源價格上升，使產品成本及售價進一步增加，影響產品的市場接受度； 符合綠色低碳標準的上游供應商及產品數量有限，相關零部件產品供應不足。 |    | 採購成本增加； 營收減少 |  |  | |
| 技術風險 | 技術疊代 與研發 | 新能源行業技術更新較快，需要持續提升研發投入，滿足日益增長的用戶需求； 低碳經濟轉型要求傳統製造設備、生產工藝更新疊代，可能面臨成本增加及資產減值。 |    | 運營成本增加； 營收減少； 資產減值 |  |  |  |
| 聲譽風險 | 利益相關方期待 | 隨著氣候議題討論度和重要性提升，若公司應對氣候變化不當，可能對公司形成負面評價，進而損害品牌價值。 |  | 品牌價值降低； 營收減少 |  |  |  |

轉型機遇

指減緩和適應氣候變化的努力可以為組織創造與氣候相關的機會。

| 機遇類型 | 影響因子 | 對公司業務模式及價值鏈的影響 | 價值鏈主要影響環節 | 主要財務影響 | 時間維度 | | |
|---------|--------------|--|--|-------------------|---|---|---|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| 政策機遇 | 現有和新興的氣候相關政策 | 歐盟出台多項針對新能源汽車的補貼政策和稅收優惠政策,公司間的碳積分交易機制可能為公司帶來潛在收益。 |   | 營收增加 |  |  |  |
| 技術機遇 | 能源來源、資源效率 | 更高效的循環經濟模式與產品工藝設計,將幫助公司提升產品和零部件的回收效率。同時,低碳技術的高速發展和規模化效應的顯現,將幫助企業在應用綠電、採購低碳原材料和高效動力電池等方面降低成本。 |     | 採購成本降低; 運營成本降低 | |  |  |
| 產品和服務機遇 | 用戶需求 | 隨著用戶對產品和服務的偏好轉變,若公司可為用戶提供更多低碳汽車產品與綠色、智能、便捷的出行方式,將有利於進一步提升全球市場份額。 |    | 營收增加 |  |  |  |
| 市場機遇 | 前瞻性投資 | 在全球零碳轉型加速的背景下,若公司持續增加低碳技術研發和投資、提升產品與服務能力,將有利於把握新增市場機遇。 |    | 營收增加 | |  |  |
| 氣候韌性 | 綜合風險抵禦能力 | 積極攜手價值鏈夥伴,共同探索資源替代、可持續發展的氣候轉型路徑,將幫助公司提升經營和價值鏈的風險抵禦能力,助力企業長期穩健發展。 |     | 企業價值增加; 營收增加 | | |  |

 產品研發與設計

 上游供應

 生產製造

 產品銷售

 產品使用

 回收處置

2.2 氣候風險和機遇的財務影響

2.2.1 氣候情景選取

氣候情景分析是一種前瞻性評估方法，通過模擬不同經濟發展模式和能源使用情景下的未來演變路徑，幫助企業識別潛在的氣候風險和機遇。理想汽車採用聯合國政府間氣候變化專門委員會（IPCC¹）的共享社會經濟路徑（SSP²）模型和國際能源署（IEA³）在《世界能源展望 2024》的全球能源和氣候情景分析模型。以評估不同氣候情景下，物理風險、轉型風險及轉型機遇對公司產生的影響。

本報告選擇 IPCC SSP5-RCP8.5 與 IPCC SSP1-RCP2.6 情景進行物理情景分析，選擇 IEA STEPS⁴、IEA APS⁵ 與 IEA NZE⁶ 情景進行轉型情景分析。

本報告物理風險分析所使用的氣候情景

高排放情景
IPCC SSP5-RCP8.5

情景描述
一個較為悲觀的未來發展路徑，它反映瞭如果當前的溫室氣體排放趨勢繼續下去，未來可能面臨的氣候變化挑戰。對於物理風險分析而言，該情景可以更充分地評估極端情況下的風險暴露。

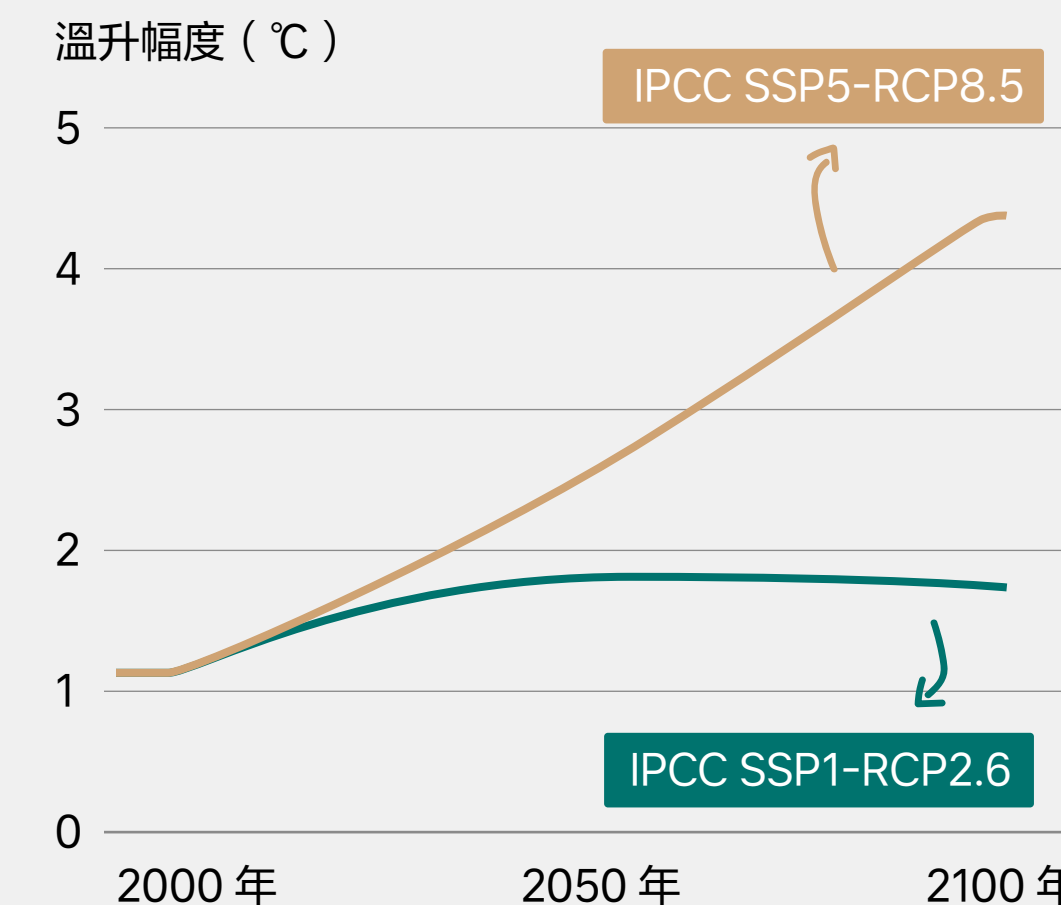
重要特征 快速經濟增長依賴化石能源，無顯著氣候政策干預 **21 世紀末溫升幅度** 約 4.4°C

低排放情景
IPCC SSP1-RCP2.6

情景描述
一個較為樂觀的未來發展路徑，它需要全球範圍內的合作和強有力的政策支持，要求全球迅速採取行動減少溫室氣體排放，以達到限制全球平均溫度升高不超過工業化前水平 2°C 的目標。

重要特征 在技術快速進步和綠色政策有效落實的推動下，全球正加速推進低碳經濟轉型 **21 世紀末溫升幅度** 約 2°C

各情景下的長期平均氣溫升幅



¹ IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change, 即聯合國政府間氣候變化專門委員會。

² SSP, Shared Socioeconomic Pathways, 即共享社會經濟路徑。

³ IEA, International Energy Agency, 即國際能源署。

⁴ IEA STEPS, IEA Stated Policies Scenario, 即既定政策情景。

⁵ IEA APS, IEA Announced Pledges Scenario, 即承諾目標情景。

⁶ IEA NZE, IEA Net Zero Emissions by 2050 Scenario, 即 2050 淨零排放情景。

本報告轉型風險和機遇分析所使用的氣候情景

高排放情景

IEA STEPS

情景描述

該情景涵蓋已實施或已宣布的能源、氣候及相關產業政策，但假定這些政策目標不一定可被按時實現，具有不確定性。

重要特征

維持現有政策

21 世紀末溫升幅度

約 2.4°C

中排放情景

IEA APS

情景描述

該情景涵蓋對各國政策的詳細分析，但假定所有國家的能源與氣候目標——包括長期淨零排放目標及各國自主貢獻中的承諾——都能夠完全並按時實現。

重要特征

達成已有承諾

21 世紀末溫升幅度

約 1.7°C

低排放情景

IEA NZE

情景描述

該情景政策力度較高，反映了全球能源行業 2050 年實現淨零排放的路徑，這一情景與將長期全球變暖限制在 1.5 °C 以內的路徑相一致。

重要特征

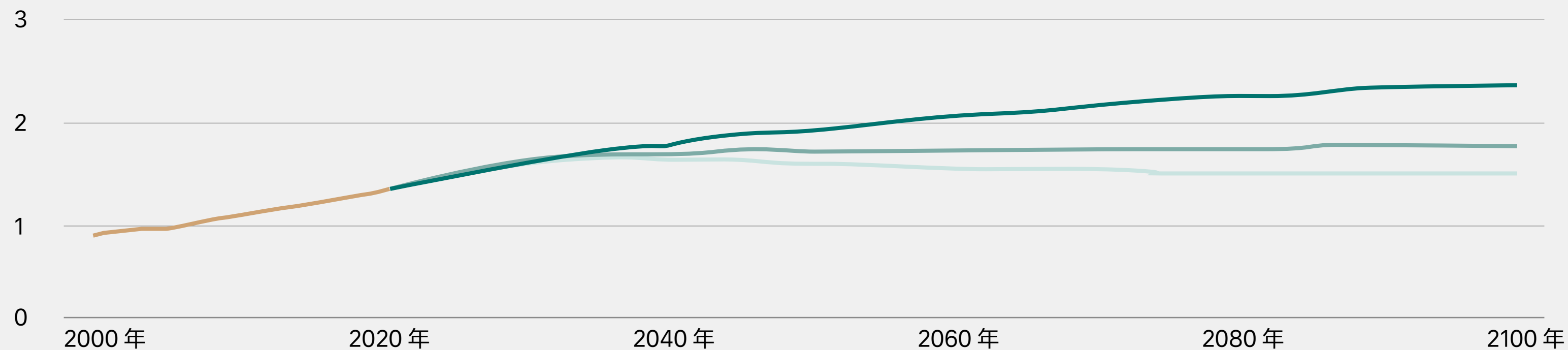
實現 2050 淨零排放和 1.5°C 目標

21 世紀末溫升幅度

約 1.5°C

各情景下的長期平均氣溫升幅

溫升幅度 (°C)



- 歷史數據
- IEA STEPS
- IEA APS
- IEA NZE

2.2.2 情景分析結論

總覽

在情景分析中，我們採用「風險長清單—風險評估模型—風險短清單」的篩選方式，通過對公司自身情況、行業觀察與權威數據庫等多維度信息綜合分析，構建風險評估模型，篩選出可能對公司造成實質性影響的氣候風險和機遇類型，並選擇合適的氣候情景。

氣候相關風險篩選流程



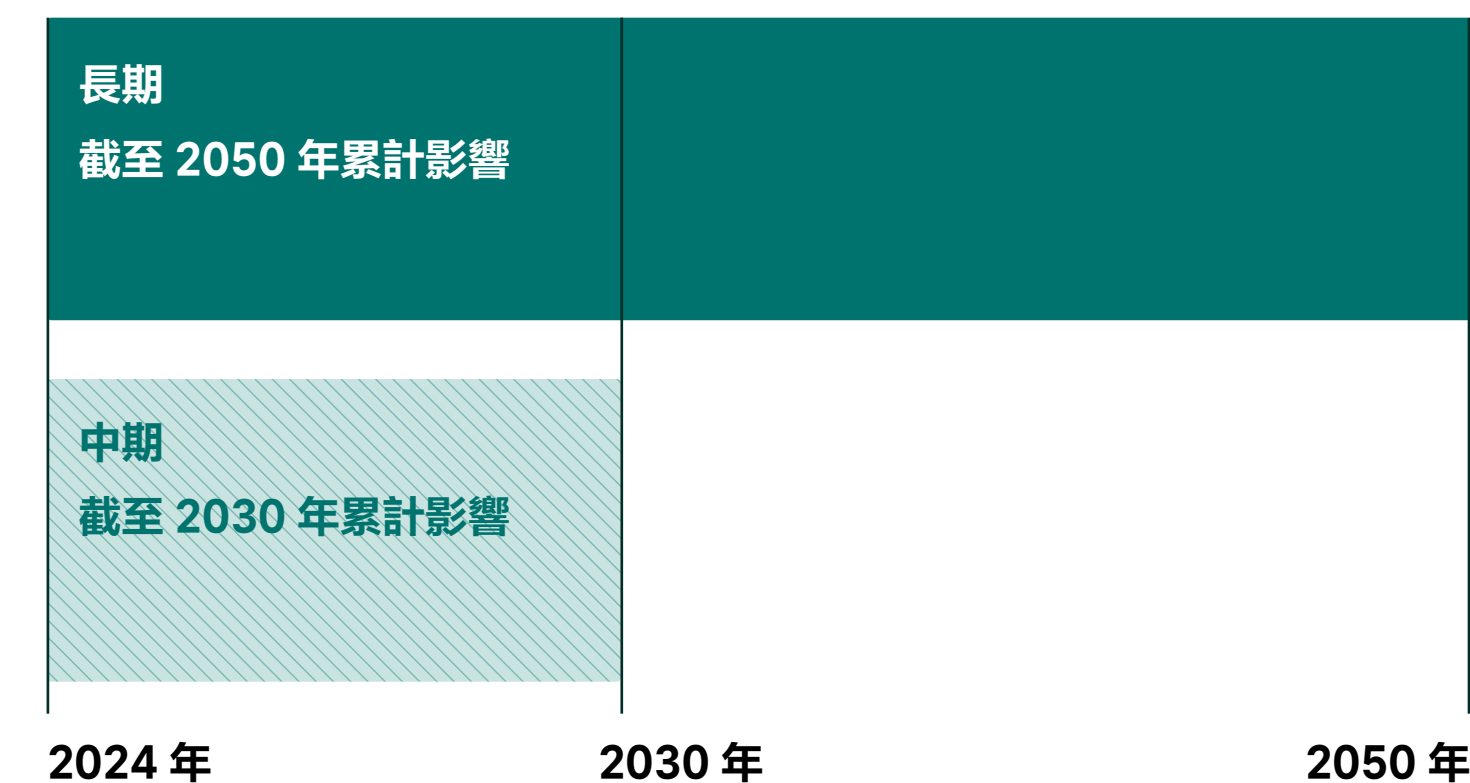
本評估以 2024 年為基準年開展，我們梳理了不同氣候情景下各項氣候風險和機遇對公司業務和資產的影響路徑，並通過測算物理風險在險值（PVaR）及轉型風險在險值（CVaR）評估氣候相關財務影響，形成內部氣候情景分析報告，為公司未來相關管理與決策提供基礎。未來，公司將持續跟蹤氣候相關轉型政策的發展變化，重點關注利於轉化為經濟效益的機制，探索碳資產管理，以期帶來額外收益。

氣候相關風險財務影響的評估指標

PVaR
用於估量評估期內氣候物理風險造成的累計損失總現值（以下簡稱「損失金額」）佔含現金企業價值（EVIC¹）的百分比。
PVaR = 氣候物理風險造成的損失金額 / EVIC。

CVaR
用於估量評估期內氣候轉型風險和機遇造成的累計損溢總現值（以下亦簡稱「損失金額」）佔 EVIC 的百分比。
CVaR = 以碳價為主的轉型風險和機遇造成的損失金額 / EVIC。
CVaR 為正值時，代表面臨氣候相關轉型風險，為負值時，代表存在氣候相關轉型機遇。

氣候相關風險財務影響評估的時間範圍



¹ EVIC, Enterprise Value Including Cash, 即含現金企業價值，為市值、少數股東權益、有息負債的總和（本報告選用 2024 年 12 月 31 日收盤後市值、2024 財年年報數據為基準）。

物理風險的財務影響

經篩選，公司優先級較高的物理風險為洪澇與強降水、熱帶氣旋、高溫熱浪和水資源壓力。為更好評估其財務影響，我們採用 PVaR 對理想汽車所有開展運營和生產的資產點位開展上述四類風險的氣候情景分析。

評估範圍

資產位置

截至 2024 年末，公司位於中國境內的已開展運營和生產的資產點位，含生產設施、辦公場所、零售中心、服務中心、授權钣噴中心、充電網絡等。

資產類型

全類型資產，含固定資產、在建工程、存貨及租賃使用權資產。

關鍵假設

資產價值與地理位置分佈在此次情景分析的時間範圍內保持不變。

暫未考慮保險或任何氣候相關物理風險應對措施。

評估方法

輸入

第一類：暴露度因子

公司實際資產分佈情況、總資產價值、EVIC 等因素。

第二類：災害性因子

資產所在地於不同氣候情景下受到特定物理風險關鍵指標的影響，如製冷度日數、洪水淹沒深度等。

第三類：脆弱性因子

基於公司歷史數據、權威研報、行業洞察等維度開展經相關部門確認的合理性假設。

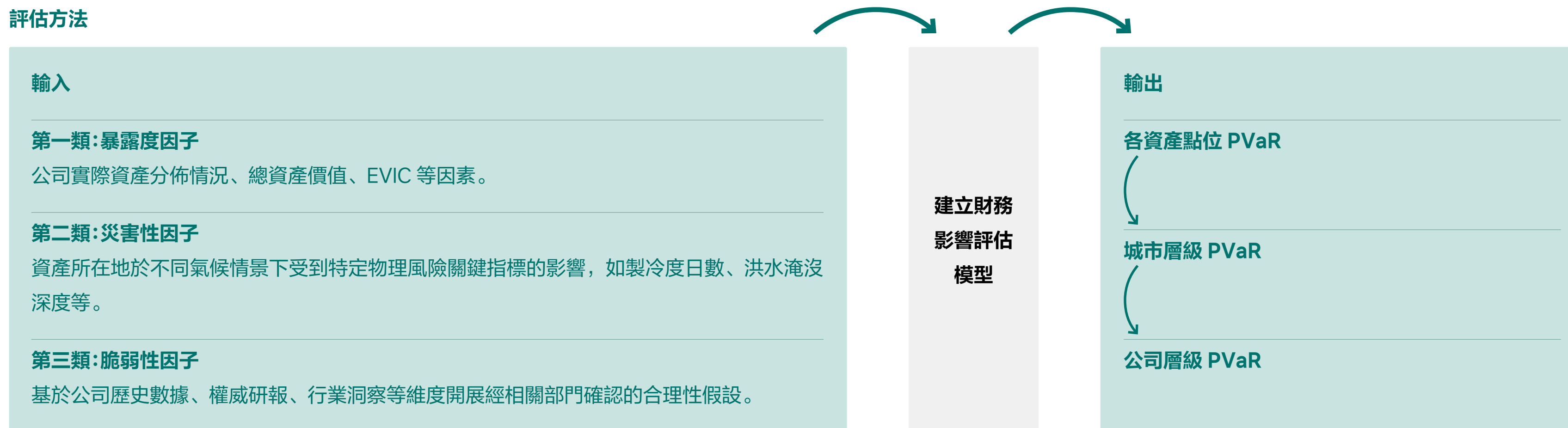
建立財務
影響評估
模型

輸出

各資產點位 PVaR

城市層級 PVaR

公司層級 PVaR



主要模型因子、影響類型與傳導路徑

| 風險類型 | 描述 | 主要模型因子 | 因子來源 | 位置範圍 | 影響類型 | 傳導路徑 | |
|-----------------|---|-----------------------------------|--|-------------|-------|--|---|
| 急性風險— 洪澇與強降水 | 指由於極端強降水、城市內外水域水位上漲等因素引發的短時或持續性積水和溢流現象。 | 十年一遇淹沒深度（米）、 百年一遇淹沒深度（米） | IPCC 第六次「耦合模式比較計劃」（CMIP6 ¹ ）、世界資源研究所（WRI） | 運營與 生產點位 | 資產與成本 | 資產減值 洪澇與強降水對建築、生產經營設施、存貨等資產造成直接破壞，導致資產減值；對租賃資產造成破壞可能產生資產減值或賠付。 | 停工停產、物流中斷 停工停產，恢復生產產生額外成本；供應鏈與物流中斷，造成間接生產損失。 |
| 急性風險— 熱帶氣旋 | 指由海洋表面高溫引發的大規模強對流風暴系統（如颶風、台風），通常伴隨強風、暴雨等天氣現象。 | 熱帶氣旋最大風速（米/秒） | Climada | 運營與 生產點位 | 資產與成本 | 資產減值 熱帶氣旋對建築、生產經營設施、存貨等資產造成直接破壞，導致資產減值；對租賃資產造成破壞可能產生資產減值或賠付。 | 停工停產、物流中斷 停工停產，恢復生產產生額外成本；供應鏈與物流中斷，造成間接生產損失。 |
| 慢性風險— 高溫熱浪 | 指在一定時期內持續出現的異常高溫天氣現象。 | 製冷度日數（CDD）（天）、 受高溫影響的生產效率變化（%） | CMIP6、Climate Impact Explorer | 運營與 生產點位 | 成本與收入 | 能源費用變化 全球變暖導致氣溫上升，夏季製冷需求增加，空調電費支出上漲，成本上升。 | 生產力變化 高溫對工人生產效率產生影響，可能因產生更多工時、需要僱傭更多工人或高溫導致的因病損失工時上升，而導致人工成本上升。 |
| 慢性風險— 水資源壓力 | 指在一定時期內，區域可用水資源無法滿足用水需求所產生的緊張狀態。 | 水資源壓力指數 | 世界資源研究所（WRI）、世界自然基金會（WWF） | 生產點位 | 成本與收入 | 用水成本變化 水資源短缺導致地區水價上漲，用水成本增加。 | 停工停產 限水導致產能下降甚至停產。 |

¹CMIP6, Coupled Model Intercomparison Project Phase 6, 即 IPCC 開展的第六次「耦合模式比較計劃」。

物理風險整體財務影響

預測期內，公司面臨的物理氣候風險影響程度較低，整體可控。在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景和 IPCC SSP1-RCP2.6 情景下，2050 年物理風險的總 PVaR 值均在 4% 以下，其所產生的資產損失對公司財務影響較低。從長期來看，公司在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景下面臨的物理風險影響程度將更高。

理想汽車物理風險整體財務影響

截至 2030 年



截至 2050 年



物理風險財務影響構成（按氣候風險類型劃分）

在不同情景下，2050 年公司各物理風險的 PVaR 值均在 2% 以下，其所產生的財務損失對公司影響程度較低。急性物理風險（洪澇與強降水、熱帶氣旋）對公司的財務影響更為顯著，而慢性物理風險（高溫熱浪、水資源壓力）對公司的影響相對較小。

截至 2030 年

IPCC SSP1-RCP2.6

IPCC SSP5-RCP8.5

截至 2050 年

IPCC SSP1-RCP2.6

IPCC SSP5-RCP8.5

| | IPCC SSP1-RCP2.6 | | IPCC SSP5-RCP8.5 | | | IPCC SSP1-RCP2.6 | | IPCC SSP5-RCP8.5 | |
|--------|------------------|------------|------------------|------------|--------|------------------|------------|------------------|------------|
| | PVaR | 損失金額 (百萬元) | PVaR | 損失金額 (百萬元) | | PVaR | 損失金額 (百萬元) | PVaR | 損失金額 (百萬元) |
| 洪澇與強降水 | 0.23% | 451 | 0.18% | 347 | 洪澇與強降水 | 0.79% | 1,544 | 0.68% | 1,329 |
| 熱帶氣旋 | 0.72% | 1,419 | 0.73% | 1,438 | 熱帶氣旋 | 1.73% | 3,380 | 1.81% | 3,549 |
| 高溫熱浪 | 0.01% | 26 | 0.03% | 49 | 高溫熱浪 | 0.15% | 302 | 0.33% | 649 |
| 水資源壓力 | <0.01% | <0.1 | 0.06% | 109 | 水資源壓力 | <0.01% | 2 | 0.33% | 653 |

風險等級劃分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 極低** PVaR ≤ 0.01%



物理風險財務影響構成（按地理位置劃分）

從地理分佈上看，除主要生產基地所處的江蘇省外，其餘省份均處於極低或低風險水平。此外，由於東南沿海地區資產分佈較集中，且面臨洪澇與強降水、熱帶氣旋風險較高，致其成為公司氣候風險較高的運營地區。

理想汽車物理風險整體財務影響（按地理位置劃分）

2030 年
IPCC SSP1-RCP2.6



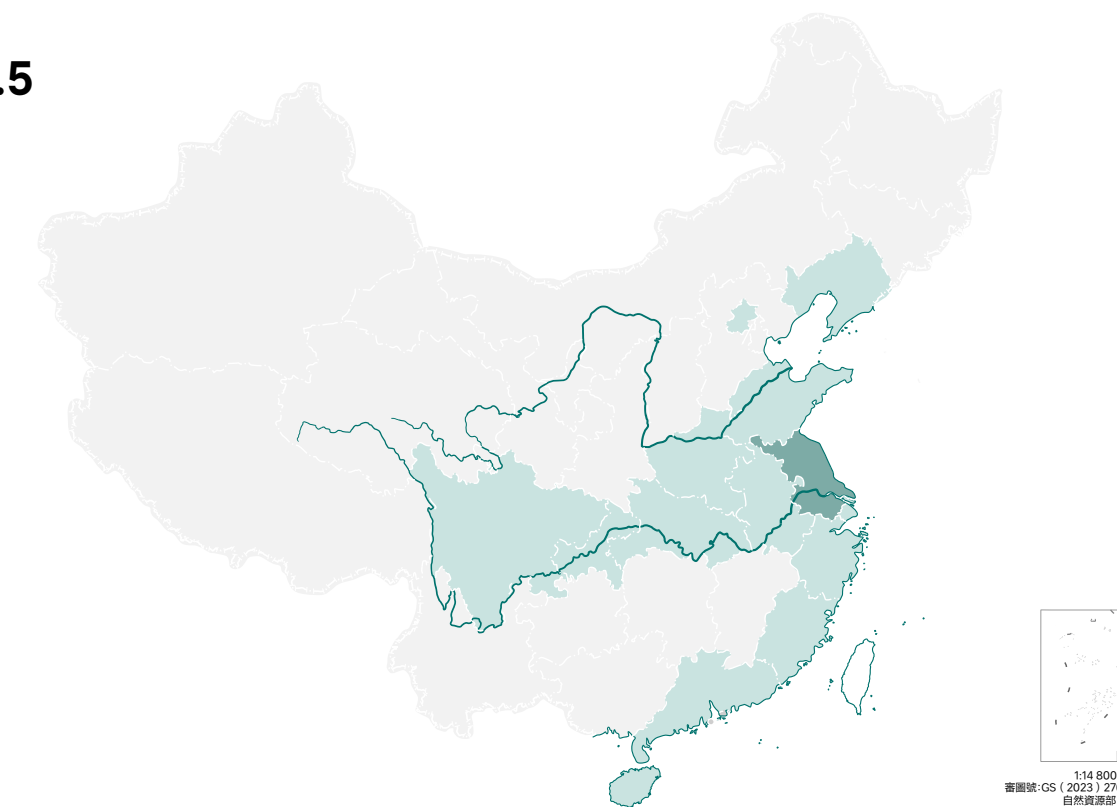
2030 年
IPCC SSP5-RCP8.5



2050 年
IPCC SSP1-RCP2.6



2050 年
IPCC SSP5-RCP8.5

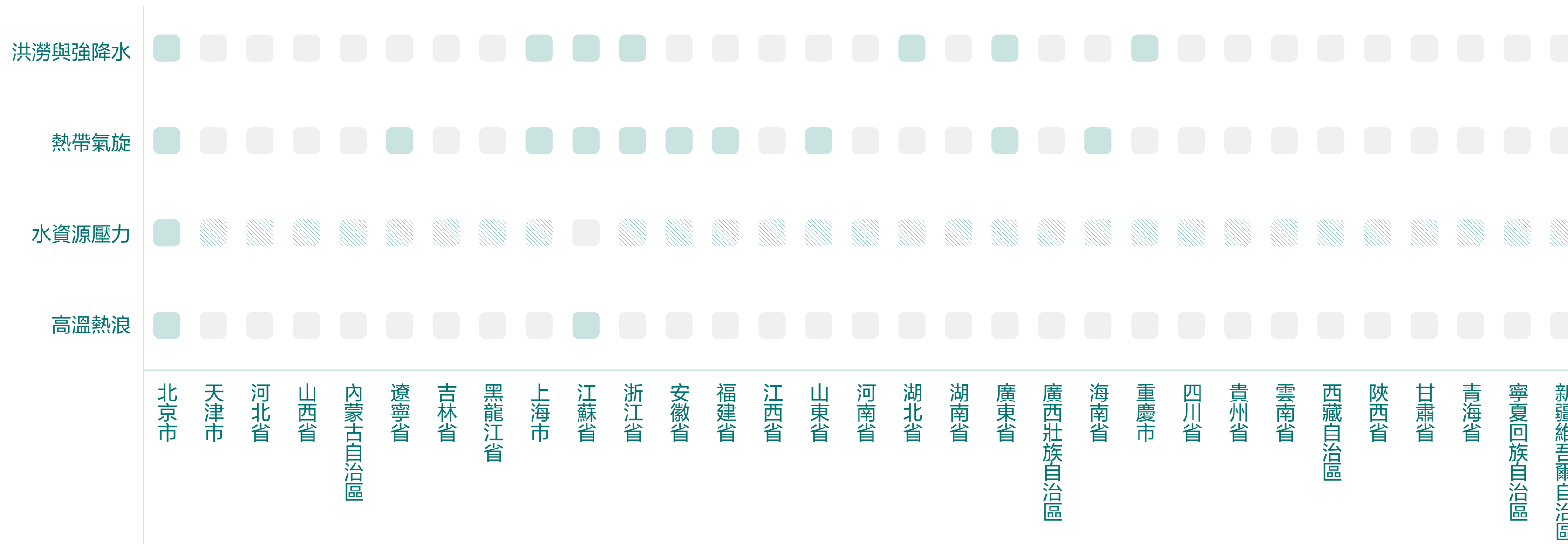


風險等級劃分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 極低** PVaR ≤ 0.01%

以 2050 年 IPCC SSP5-RCP8.5 情景為例，公司所有運營省份均處於低風險及以下水平。

理想汽車 2050 年 IPCC SSP5-RCP8.5 情景下各地區氣候財務影響（按氣候風險類型劃分）



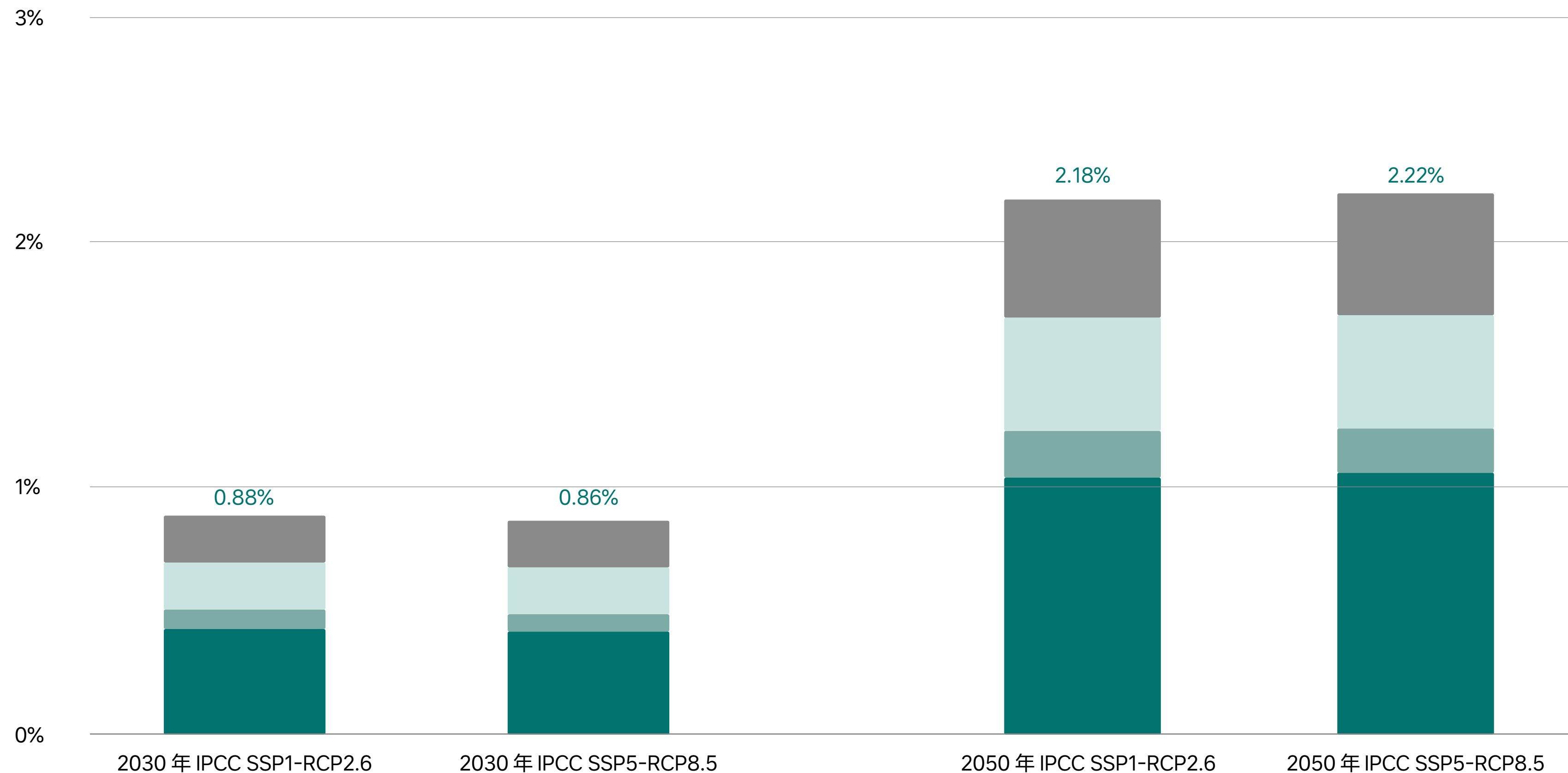
風險等級劃分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 極低** PVaR ≤ 0.01%
- 未評估**

物理風險財務影響構成（按資產類型劃分）

在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景與 IPCC SSP1-RCP2.6 情景下，固定資產受到的物理風險財務影響較高，尤其集中在北京和常州地區。主要原因為北京與常州作為公司生產基地所在地，生產設施及設備、建築物等易受氣候物理風險影響的資產較為集中。

理想汽車不同情景下急性物理風險財務影響構成¹（按資產類型劃分）



- 固定資產
- 在建工程
- 存貨
- 租賃使用權資產

¹ 僅包含對急性物理風險造成的資產減值損失影響的評估。

轉型風險和機遇的財務影響

此次氣候情景財務分析覆蓋的轉型風險和機遇類型包括政策風險、技術機遇和市場機遇。理想汽車識別自身相關轉型風險和機遇後，使用 CVaR 進一步評估其帶來的財務影響。

評估範圍

截至 2024 年末，理想汽車及其列入年報範圍的主要附屬公司及並表聯屬實體。

關鍵假設

評估政策風險時，聚焦國內市場，評估在保持現有排放量的情況下碳價格變化所產生的潛在風險。暫未考慮新增海外市場，亦暫未包含公司未來減碳路徑推進程度，假設未來 2025 年至 2050 年各年的溫室氣體排放將保持與 2024 年的總量相等。

評估技術機遇時，理想汽車將按照計劃推進減排行動並實現階段性減排目標及在 2050 年實現淨零排放的目標（詳見「[4.2 氣候目標](#)」）。

評估市場機遇時，理想汽車的投資增速與 IEA 預測的交通領域淨零轉型投資增速保持一致，可獲得預期的長期市場份額。

評估方法

輸入

第一類：排放類因子

公司過往實際溫室氣體排放情況。

第二類：政策類因子

不同氣候情景下國內能源結構轉型因素，如可再生電力佔比、政策強度等。

第三類：發展類因子

基於公司歷史數據、未來規劃、行業中觀等維度開展經相關部門確認的合理性假設。

建立財務
影響評估
模型

輸出

公司層級 CVaR



主要模型因子、影響類型與傳導路徑

| 風險和機遇類型 | 描述 | 主要模型因子 | 影響類型 | 傳導路徑 |
|---------|--|-------------------------------|------|--|
| 政策風險 | 預測氣候相關法規、碳定價等外部政策變化，這些政策調整或對企業溫室氣體排放施加價格管控，進而提升運營與合規成本，影響投資決策。 | 碳市場價格 | 運營成本 | 若理想汽車自身被納入碳交易體系，可能需要為直接碳排放（範圍一）購買排放權配額，從而導致運營成本上升。 |
| 技術機遇 | 預測低碳技術的發展和規模化效應為企業帶來的應用成本變化，從而為公司帶來運營成本的節省。 | 實施關鍵減排措施對總運營成本的影響 | 運營成本 | 理想汽車可以通過實施可再生電力採購、運營與能效提升、燃料替代、綠色採購等關鍵減碳舉措，借助低碳技術發展帶來的成本快速下降趨勢，為公司降低運營成本。 |
| 市場機遇 | 在全球零碳轉型加速的背景下，零碳有效投資將帶來超額增長機遇，通過前瞻性佈局低碳技術與產品，並加大研發投入和資本支出，企業有望獲得可觀的增量價值。 | 新能源汽車市場規模； 交通領域實現淨零所需的投資增速 | 營業收入 | 理想汽車可把握全球淨零共識下的新能源汽車市場增長機遇，持續投入低碳產品的研發、資本支出與戰略投資，不斷強化企業產品與服務的核心競爭力，最終通過提升市佔率，驅動營業收入顯著增長。 |



轉型風險和機遇整體財務影響

對於轉型風險，以政策風險為例，在 IEA STEPS、IEA APS 和 IEA NZE 三種情景下，政策風險帶來的直接影響整體可控。在政策力度最高的 IEA NZE 情景下，政策風險截至 2050 年的 CVaR 僅為約 0.16%。從時間維度上看，三種情景的政策風險均隨政策嚴苛程度平穩遞增，2050 年的風險水平顯著高於 2030 年，符合政策風險的中長期累積特性。

從價值鏈角度來看，若公司上游電力、熱力、原材料及零部件供應商被納入碳交易體系，其碳配額交易成本也可能通過供應鏈轉移至公司，存在採購成本上升的潛在風險。

對於轉型機遇，因公司核心業務為新能源汽車，在三種情景下，無論是中期 2030 年還是長期 2050 年，公司

CVaR 均為負值，表明氣候相關轉型機遇大於風險，且政策力度越大，公司的潛在機遇越高。在低碳技術方面，技術機遇所帶來的「負成本降碳」影響顯著，在 IEA APS 和 IEA NZE 情景下的均達到 -4%。由此可見，理想汽車若積極推進零碳轉型並應用低碳技術，將有效把握技術機遇，為公司帶來積極的財務影響。市場機遇方面，在 IEA NZE 情景下，若公司加大前瞻性零碳投資（如

與低碳產品和技術相關的研發、資本支出與戰略投資）並保持與 IEA 預測情景相一致的投資增速，預計公司將獲得更強的產品競爭力與更大市場機遇，並帶來公司新能源汽車銷售收入及相關投資收益的顯著增長，預計到 2050 年 CVaR 將達到 -50%。

理想汽車轉型風險和機遇財務影響

| 截至 2030 年 | IEA STEPS | | IEA APS | | IEA NZE | |
|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | CVaR | 損失金額（百萬元） | CVaR | 損失金額（百萬元） | CVaR | 損失金額（百萬元） |
| 政策風險 | 0.01% | 10 | 0.01% | 11 | 0.01% | 24 |
| 技術機遇 | -0.35% | -684 | -0.49% | -961 | -0.74% | -1,445 |

| 截至 2050 年 | IEA STEPS | | IEA APS | | IEA NZE | |
|-----------|------------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | CVaR | 損失金額（百萬元） | CVaR | 損失金額（百萬元） | CVaR | 損失金額（百萬元） |
| 政策風險 | 0.06% | 111 | 0.10% | 204 | 0.16% | 317 |
| 技術機遇 | -3.02% | -5,923 | -4.04% | -7,920 | -5.41% | -10,595 |
| 市場機遇 | N/A ² | | | | 約 -50% | |

風險 / 機遇等級劃分¹

| | |
|----|-------------------|
| 高 | CVaR > 10% |
| 中高 | 5% < CVaR ≤ 10% |
| 中 | 1% < CVaR ≤ 5% |
| 低 | 0.01% < CVaR ≤ 1% |
| 極低 | CVaR ≤ 0.01% |

¹ 機遇等級按絕對值劃分。

² 市場機遇分析基於全球達成 2050 淨零目標的關鍵假設開展，即與 IEA NZE 情景假設一致，故本情景下 CVaR 量化評估不適用。

2.3 提升氣候韌性

理想汽車在全價值鏈環節開展低碳策略，提升氣候韌性與適應性。基於氣候情景分析與財務評估，我們系統性梳理氣候變化相關的當期財務影響與應對舉措，評估潛在風險和機遇，並積極通過自有資金開展各項減緩措施。報告期內，我們有序推行相關工作並取得顯著成效。

當期財務影響

當前公司主要受到台風、洪澇等氣候風險的影響。2025年，公司支付覆蓋氣象災害損失保險的保費金額少於EVIC的0.01%，銷售、服務、物流運輸等環節因氣候風險導致的財產損失少於EVIC的0.01%，其中約90%已獲保險理賠。

物理風險應對策略

理想汽車針對物理風險中的急性與慢性兩類風險，結合產品研發與設計、生產製造、銷售服務等價值鏈環節，制定針對性的應對舉措，形成不同物理風險類型的系統性應對策略。

急性風險

成立極端天氣應對委員會及應急響應團隊，梳理各季節和地區極端天氣風險，根據業務模塊制定相關極端天氣預案；

在研發、製造、銷售服務、物流、辦公等場景落實應急預案，定期組織演練；

配備並維護髮電機、潛水泵等應急物資，確保極端天氣下關鍵業務的連續性。

慢性風險

在生產基地制定高低溫天氣應急預案，配備防暑降溫與防寒保暖設備，實時監控環境溫度，動態調整作業時間；

在產品研發與設計環節，通過持續的技術創新提升資源效率，應用自研智能輕量化開發體系，提升產品性能，間接增強氣候韌性。



轉型風險應對策略

理想汽車針對政策、市場、聲譽、技術四類轉型風險分別落實差異化舉措，形成完備的轉型風險應對策略。

政策風險

強化內部環境管理體系建設，更新 16 份環境管理制度，新增《理想汽車環保設施運營管理規範》，從制度層面確保合規運營；

在上游供應環節，優先選擇符合環保標準的供應商和原材料，從源頭保證合規。

市場風險

在產品研發與設計、產品銷售環節，以用戶需求為導向，構建汽車產業低碳發展綜合能力，及時調整業務運營，積極佈局全球市場；

在上游供應環節，積極推動清潔能源採購比例提升，將 ESG 因素融入供應商准入評估體系，並通過賦能與交流，支持供應商開展可持續發展實踐。

聲譽風險

發佈「2025-2030 綠色『理鏈』行動計劃」，持續優化全生命週期減排，樹立綠色低碳品牌形象。

技術風險

在產品研發與設計環節，投入預算研發低碳技術和工藝，使用生物基 PC 等材料；

在生產製造環節，搭建「光伏 + 人工調度」一體化微電網體系，優化能源使用結構，提升清潔能源利用率；

在產品銷售環節，優化交付網絡並提升用戶綠色體驗，通過提升供應商直送廠內比例和新建物流產業園，提升裝載率、優化運輸路線，降低交付環節的碳排放。



轉型機遇應對策略

理想汽車通過輕量化設計、循環材料應用、清潔能源佈局及環境數字化管理等多元舉措，將氣候機遇轉化為實際企業價值。

技術機遇

在產品研發與設計環節，通過輕量化設計、循環材料應用及再生鋁開發並應用於電驅殼體等零件，提升資源與能源利用效率；

在上游供應、生產製造、回收處置環節，注重擴大可再生能源在業務和運營中的使用比例，積極推動光伏裝機、綠電引入等綠色能源應用，打造循環回收利用體系，開發和使用可回收循環材料。

產品和服務機遇

在產品研發與設計環節，推動生物基、循環再生材料的研發與應用，並持續優化產品的輕量化、低風阻設計，降低產品全生命週期碳足跡；

在生產製造環節，積極打造綠色工廠，在充分保證生產質量的同時提升能源與資源的利用效率，減少產品製造帶來的環境影響；

通過高質量的綠色產品和充電服務，為用戶帶來便捷、舒適的綠色出行體驗。

市場機遇

在產品研發與設計、生產製造環節，通過能耗管理技術及可再生能源的應用，打造產品差異化綠色競爭力；

在產品銷售環節，向用戶傳遞超低滾阻輪胎、高效隔熱玻璃等方面的環保特性，滿足市場對綠色出行的需求。

氣候韌性

在產品研發與設計、上游供應、生產製造、產品銷售等價值鏈環節，開展多措並舉的氣候轉型行動與交流合作，協同價值鏈夥伴，共同研發綠色低碳解決方案；

建設 EDP 環境管理數字化平台，精準管理含碳排放的 13 項環境指標。



同時，理想汽車積極從自身運營、供應鏈合作等層面入手，制定自身低碳轉型策略，設立氣候目標（詳見「[4. 指標和目標](#)」）。公司還積極協同內部相關部門，完善制度流程，提升能力意識，積極倡導全員參與應對氣候變化與轉型行動。

完善制度

我們持續完善氣候相關制度與管理流程，制定了《極端天氣風險應對指南》等內部制度，並獲得 ISO 50001 能源管理體系認證，確保公司的能耗管理、溫室氣體排放等工作體系更加流程化、標準化、全面化。

能力提升

我們持續開展應對氣候變化與可持續發展相關培訓，覆蓋能源管理、碳減排等主題，提升員工環境管理與應對氣候變化的能力。同時，我們積極開展辦公區域用水用電精細化管理，通過安裝減壓閥、普查熱力圖等方式減少能源浪費。

碳定價

內部碳定價機制通過參考市場綠電價格及碳價變化趨勢，將碳排放成本內部化，可促使相關部門主動提高能源利用效率，採取減排措施，促進低碳領域投資與發展。目前，公司尚未採用內部碳定價機制，正積極進行部門間碳定價與交易機制的可行性評估。

合作交流

我們積極推動行業碳足跡標準制定，與生態夥伴共同發起「綠色供應鏈生態圈」建設倡議，提出「產品綠色化、生產潔淨化、資源高效化、能源低碳化」的核心目標，推動產業鏈上下游協同創新，加速低碳轉型進程。



03

風險管理



| | |
|---------|----|
| 風險識別 | 34 |
| 風險評估 | 35 |
| 風險應對及監測 | 36 |

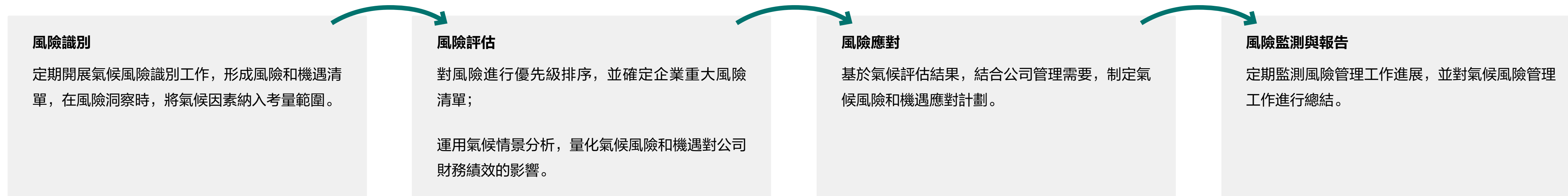
在全球氣候挑戰日益嚴峻的背景下，氣候相關風險和機遇已成為影響企業長期韌性與價值創造的關鍵驅動因素。理想汽車充分認識到氣候議題的戰略重要性，系統性地將氣候因素融入公司整體風險管理流程。通過完善的識別、評估與監測機制，公司持續追蹤氣候相關影響，動態優化風險應對策略，識別與把握潛在氣候機遇，為可持續與高質量發展奠定堅實基礎。公司氣候風險和機遇的管理，遵循同一體系框架進行動態評估與統籌決策。

公司已構建職責清晰的風險管理組織架構（詳見《理想汽車 2025 年環境、社會及管治報告》「5.2 風險管理」章節），並將氣候相關風險嵌入公司現有的風險管理架構中，致力於確保氣候風險得到有效識別、科學管理和獨立監督，從而有效提升公司長期氣候韌性，保障戰略目標實現。2025 年，理想汽車持續完善「三道防線」風險管控機制，切實保障各項風險管理工作有效落實。

理想汽車風險防控管理架構

| 風險層級 | 對應部門 | 管理職責 |
|-------|---------------------------|--|
| 第一道防線 | 研發、供應鏈、製造、銷售等業務部門 | 將氣候因素融入日常業務決策，評估日常運營過程中氣候因素帶來的風險和機遇，確保業務操作本身就在管理和緩解氣候風險。 |
| 第二道防線 | 法務與風險管理部門（風險管理、內部控制與合規團隊） | 將氣候風險納入公司整體風險管理流程，制定管理策略，推廣風險評估工具（如情景分析），並跟蹤各業務進展。 |
| 第三道防線 | 法務與風險管理部門（內審與監察團隊） | 監督公司各部門及業務領域的氣候風險管控。 |

理想汽車氣候風險管理流程



3.1 風險識別

在風險識別環節，公司採用專項風險識別、日常風險識別兩種方式：專項風險識別針對特定領域或時期開展深度風險排查，日常風險識別則融入各部門常態化工作流程。

理想汽車實行風險信息的持續收集機制，並對其進行動態管理。各業務部門重點關注國內外同行業、同類型公司發生的風險事件及案例，以及對公司未來各類目標實現所帶來的不確定性，在廣泛、持續收集風險信息的基礎上，進行全面的風險洞察。

理想汽車主要風險類型包括戰略風險、合規風險、運營風險、財務風險及腐敗風險。報告期內，理想汽車主動將氣候變化納入風險識別考量，系統識別出氣候政策風險、氣候適應技術風險、極端天氣風險三類氣候風險，並將其整合至戰略風險範疇，具體見右圖。

氣候相關風險識別

氣候相關風險

風險傳導機制

氣候政策風險
(碳關稅、市場准入限制、合規與採購成本)

若國內外綠色和低碳政策(如歐盟碳邊境調節機制、中國全國碳市場等)進一步出台和收緊，公司及其供應鏈企業在節能環保、碳排放、產品碳足跡等方面均將面臨更高要求。

若公司或供應鏈企業被納入碳定價體系：在國內，公司需支付額外合規成本，以完成配額清繳履約；在海外，公司可能面臨部分地區市場准入風險，影響海外市場拓展。同時，若公司供應鏈企業相關成本上升，或將傳導至公司採購成本中。

氣候適應技術風險
(適應氣候變化的技術需求升級)

極端天氣下車輛性能技術面臨挑戰（如極端高溫要求電池熱管理、車輛散熱升級，極端低溫要求提升電池低溫活性，洪澇要求車輛防水性能優化），若技術疊代滯後，易出現產品可靠性問題，損害品牌口碑。

此外，「雙碳」目標下，純電、氫能等綠色低碳技術加速發展。若理想汽車在純電、綠色供應鏈領域佈局滯後，可能導致產品競爭力下降。

極端天氣風險
(洪澇、高溫熱浪、熱帶氣旋等)

極端天氣頻發可能導致理想汽車研發生產與供應鏈中斷、銷售門店和維修中心停業、充電樁和超充站故障等風險，影響產品供應時效，導致用戶體驗下降。

3.2 風險評估

針對識別出的氣候風險，理想汽車從發生概率和影響程度兩個維度切入，開展風險重要性評估，初步劃分出風險高、中、低三個等級。其中，我們根據風險的歷史發生頻率和受控狀態，並結合風險控制手段、行業經驗等綜合要素評估發生概率；而在評估影響程度時，主要圍繞八個維度展開，分別評估各維度的影響程度，並綜合各維度評估結果，劃分影響程度等級。

我們基於評估結果，將氣候相關風險和公司其他常規風險進行優先級排序，並結合企業管理需要，最終形成企業重大風險清單。針對氣候相關風險，我們搭建氣候情景分析模型，針對氣候風險對公司財務績效的影響程度開展評估（詳見「[2.2 氣候風險和機遇的財務影響](#)」），並主動進行風險管理。

風險影響程度評估維度

| 評估維度 | 主要內涵 |
|---------|--|
| 競爭格局 | 企業所處的市場競爭環境受到的影響程度，重點關注對產品、價格和區域銷售等方面競爭公平性的衝擊。 |
| 合法合規 | 企業在經營活動中因違反相關法律法規而可能引發的合規後果。 |
| 客戶滿意度 | 企業在產品或服務質量方面收到的客戶投訴次數或滿意度下降程度。 |
| 品牌 / 聲譽 | 負面消息傳播範圍及對企業公眾形象造成的損害程度。 |
| 業務連續性 | 關鍵供應鏈、產品或 IT 服務中斷對企業正常運營造成的影響程度。 |
| 財務損失 | 企業直接經濟損失金額大小。 |
| 運營效率 | 企業日常運營流程和整體效益受到的干擾程度，包括效率下降或資源浪費情況。 |
| 財報準確性 | 上市公司財務報告真實性、完整性和合規性可能受到的影響程度。 |



3.3 風險應對及監測

風險應對及實踐

對於被評估為高等級的氣候相關風險，公司將明確風險應對責任主體並成立風險應對項目組，制定並執行風險應對技術方案(包括風險降低、規避、分擔/轉移、接受)。氣候風險應對方案實施後三個月內，理想汽車將針對應對方案有效性，開展調查與評估，並基於有效性評估結果輸出改進建議，由相關業務部門在規定期限內根據改進建議完成整改。

氣候變化應急響應

報告期內，理想汽車成立極端天氣應急管理組織，編制《理想汽車突發事件應急管理機制》《理想汽車暴雪應急預案（IMP）》《理想汽車冰雹應急預案（IMP）》《理想汽車台風暴雨洪水應急預案（IMP）》等自然災害類應急預案，通過配備應急設備和物資、實時監控環境情況、調整作業時間等應對舉措，減少極端天氣下的財務損失。

風險監測與報告

理想汽車建立了常態化的氣候風險監測與報告機制，定期對風險管理進展進行跟蹤與評估。企業風險管理部門負責氣候風險管理工作總結，就相關風險隱患及應對進展向審計委員會下設監督管理工作組匯報，內容包括氣候相關風險的性質與程度變化、公司應對能力等。



04

指標和目標



| | |
|--------|----|
| 溫室氣體排放 | 38 |
| 氣候目標 | 41 |
| 氣候行動 | 47 |

4.1 溫室氣體排放

理想汽車積極組織和推動溫室氣體排放盤查與核查，自 2023 年開始將溫室氣體排放管理納入年度常態化管理機制，在組織邊界內系統性開展全口徑溫室氣體盤查與核查工作。目前，理想汽車已按照 ISO 14064-1:2018 和溫室氣體核算體系（GHG Protocol¹）開展溫室氣體盤查。2024 年及 2025 年溫室氣體排放數據已獲得第三方驗證聲明。

溫室氣體排放指標

| 指標 | 單位 | 2025 年 | 2024 年 |
|---------------------|-------------------|--------------|---------------|
| 範圍一：直接溫室氣體排放量 | 噸二氧化碳當量 | 58,381.79 | 53,078.66 |
| 範圍二：能源間接溫室氣體排放量 | 噸二氧化碳當量 | 144,587.66 | 158,770.36 |
| 運營範圍溫室氣體總排放量（範圍一、二） | 噸二氧化碳當量 | 202,969.44 | 211,849.02 |
| 運營範圍溫室氣體排放密度（範圍一、二） | 噸二氧化碳當量 / 百萬人民幣營收 | 1.81 | 1.47 |
| 範圍三：其他間接溫室氣體排放量 | 噸二氧化碳當量 | 9,477,858.74 | 12,481,649.06 |
| 類別 1：外購商品和服務排放 | 噸二氧化碳當量 | 8,844,784.86 | 11,971,258.36 |
| 類別 2：資本貨物排放 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |
| 類別 3：燃料和能源相關活動 | 噸二氧化碳當量 | 47,196.14 | 48,193.88 |
| 類別 4：上游運輸和分銷排放 | 噸二氧化碳當量 | 244,818.16 | 302,457.12 |
| 類別 5：運營排放中產生的廢棄物 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |

| 指標 | 單位 | 2025 年 | 2024 年 |
|-----------------|---------|------------|-----------|
| 類別 6：商務旅行排放 | 噸二氧化碳當量 | 36,635.02 | 14,915.28 |
| 類別 7：員工通勤排放 | 噸二氧化碳當量 | 14,526.87 | 17,475.57 |
| 類別 8：上游租賃資產排放 | 噸二氧化碳當量 | 141,791.10 | 89,119.30 |
| 類別 9：下游運輸和分銷排放 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |
| 類別 10：售出商品加工排放 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |
| 類別 11：售出商品使用排放 | 噸二氧化碳當量 | 123,214.65 | 23,087.08 |
| 類別 12：已售產品的報廢處理 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |
| 類別 13：下游租賃資產排放 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |
| 類別 14：特許經營排放 | 噸二氧化碳當量 | 24,891.94 | 15,142.46 |
| 類別 15：投資排放 | 噸二氧化碳當量 | 不適用 | 不適用 |

¹GHG Protocol, Greenhouse Gas Protocol, 即《溫室氣體核算體系》，是由世界資源研究所（WRI）和世界可持續發展工商理事會（WBCSD）聯合發佈並被廣泛使用的國際溫室氣體核算與報告標準。

溫室氣體排放信息附注

- 1 組織邊界:組織邊界由控制權法確定, 報告期組織邊界與基準年一致, 未發生變化。涵蓋了北京理想汽車有限公司運營控制下的所有實體。2024 年, 公司對組織邊界內的排放源及排放量給予盤查和報告, 包括北京理想汽車有限公司北京工廠、北京理想汽車有限公司常州分公司(常州基地)、北京研發總部 A 區及 C 區。
- 2 報告邊界:2024 年理想汽車首次開展全公司口徑範圍一、二及範圍三的溫室氣體盤查工作, 並委託權威外部認證機構根據 ISO 14064-1 標準進行核查。公司依照 ISO 及 GHG Protocol 標準重新確認了基準年溫室氣體核算邊界, 並優化核算方法, 因此基準年及報告年排放與往期披露的溫室氣體排放數據有顯著統計口徑差異, 不具可比性。
- 3 溫室氣體核算範圍:公司盤查排放的溫室氣體包含二氧化碳 (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)、三氟化氮 (NF₃)。
- 4 核算依據:公司範圍一排放包括在固定和移動源中燃燒化石燃料產生的排放、化學和物理反應產生的過程排放以及製冷劑、化糞池 CH₄ 逸散等產生的無組織排放; 範圍二排放來自外購電力的消耗; 範圍三排放計算參考《溫室氣體核算體系:企業價值鏈(範圍三)核算與報告標準(2011 年)》, 覆蓋 8 大主要相關類別。其中, 全球升溫潛勢 (GWP) 取自 IPCC 2021 年第六次評估報告, 溫室氣體主要排放因子參考國內外權威數據庫, 包括但不限於:《IPCC 2006 國家溫室氣體清單指南》《省級溫室氣體清單編制指南(2025 年版)》、中華人民共和國生態環境部刊發的《關於髮佈 2023 年電力二氧化碳排放因子的公告》及零碳實驗室(2026)等。
- 5 範圍三排放類別核算範圍說明:
 - 1) 類別 1:外購商品和服務排放。指公司採購的零部件的上游溫室氣體排放, 包括原料提取、供應商間運輸和零部件生產環節(「從搖籃到大門」);
 - 2) 類別 3:燃料和能源相關活動。指與公司外購燃料和能源相關但未包含在範圍一、二中的溫室氣體排放, 包括天然氣、汽油、柴油、電力上游排放及電力輸送和分配損失;
 - 3) 類別 4:上游運輸和分銷排放。指零部件與商品車運輸及倉儲的溫室氣體排放;
 - 4) 類別 6:商務旅行排放。指公司員工商務旅行中交通及住宿的溫室氣體排放;
 - 5) 類別 7:員工通勤排放。指公司員工在其住所與工作地點之間通勤的溫室氣體排放;
 - 6) 類別 8:上游租賃資產排放。指公司租賃的門店及辦公區的溫室氣體排放;
 - 7) 類別 11:售出商品使用排放。指公司售出車輛通過自營或加盟的超充站補能的電力溫室氣體排放;
 - 8) 類別 14:特許經營排放。指公司授權販賣門店的溫室氣體排放。
- 6 溫室氣體排放範圍三量化計算說明:公司就某些可能產生溫室氣體排放的信息, 因如下原因免除該部分溫室源的量化:
 - 1) 經營活動不涉及(適用於類別 9、類別 10、類別 13、類別 15);
 - 2) 量化雖然可行但不符合經濟效益(適用於類別 12);
 - 3) 依盤查出的數量計算得到的溫室氣體排放量相對於公司產生的總溫室氣體排放量比例微小, 小於理想汽車公司總體排放量的千分之五(適用於類別 1 部分排放源、類別 2、類別 5、類別 8 部分排放源、類別 14 部分排放源);
 - 4) 公司難以影響該部分溫室氣體排放, 對該部分排放的減排能力較低(適用於類別 11 部分排放源)。



2025 年，理想汽車新能源汽車交付 406,343 輛，其他氣候相關行業指標如右圖所示。

氣候相關行業指標

| 指標 | 單位 | 2025 年 |
|---------------------------------|---------|-------------------------------|
| 產品 CLTC ¹ 綜合工況電池續航里程 | | |
| 理想 MEGA | 公里 | 710 |
| 理想 i8 | 公里 | 720 |
| 理想 i6 | 公里 | 720 (2WD) / 660 (4WD) |
| 理想 L9 | 公里 | 280 |
| 理想 L8 | 公里 | 280(Max&Ultra) / 225(Pro) |
| 理想 L7 | 公里 | 286(Max&Ultra) / 225(Pro) |
| 理想 L6 | 公里 | 212 |
| 產品增程油耗（即虧電狀態燃料消耗量） | | |
| 理想 L9 | 升 / 百公里 | 7.6 |
| 理想 L8 | 升 / 百公里 | 7.5 |
| 理想 L7 | 升 / 百公里 | 7.4 |
| 理想 L6 | 升 / 百公里 | 6.9 |

| 指標 | 單位 | 2025 年 |
|-------------|--------------|-----------|
| 產品生命週期碳排放 | | |
| 理想 MEGA | 千克二氧化碳當量 | 40,391.67 |
| 理想 i8 | 千克二氧化碳當量 | 36,679.50 |
| 理想 i6 | 千克二氧化碳當量 | 32,136.00 |
| 理想 L9 | 千克二氧化碳當量 | 44,693.74 |
| 理想 L8 | 千克二氧化碳當量 | 44,032.73 |
| 理想 L7 | 千克二氧化碳當量 | 43,851.70 |
| 理想 L6 | 千克二氧化碳當量 | 39,479.96 |
| 產品單位行駛里程碳排放 | | |
| 理想 MEGA | 克二氧化碳當量 / 公里 | 269.28 |
| 理想 i8 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 244.53 |
| 理想 i6 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 214.24 |
| 理想 L9 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 297.96 |
| 理想 L8 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 293.55 |
| 理想 L7 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 292.34 |
| 理想 L6 | 克二氧化碳當量 / 公里 | 263.19 |

¹CLTC, China Light-duty Vehicle Test Cycle, 即中國輕型汽車行駛工況，是中國用於測試電動汽車等車輛能耗與續航的國家標準。

4.2 氣候目標

為應對全球綠色低碳發展新要求，理想汽車聚焦自身業務情況，綜合氣候變化、行業發展與技術動態等因素，逐步優化目標設置與指標追蹤，並與《巴黎協議》及中國「雙碳」目標立場保持一致。

報告期內，理想汽車基於 ISO《淨零排放指南》(IWA42) 權威框架，設置階段性氣候目標，明確以 2024 年為基準，力求於 2050 年實現範圍一、二（運營範圍內）溫室氣體排放絕對值下降 90% 以上、範圍三單車溫室氣體排放強度值下降 90% 以上的整體目標，並實現淨零排放。同時，公司提出於 2040 年或更早實現車輛生產設施、辦公場所、門店、產品脫碳技術與充電網絡淨零就緒承諾。

未來，理想汽車將使用基於市場的核算方式跟蹤並披露目標進展。

氣候目標基準、範圍與關鍵假設

基準年

2024 年

覆蓋業務範圍

限定於 2024 年既有業務與產能——包含 2024 年年報範圍產能對應的生產基地、辦公園區等固定設施範圍一、二排放以及門店租賃、授權钣噴、產能對應的範圍三排放。針對新增產能（生產基地）、辦公與門店等經營場所，其目標默認按照「均不高於投運年份同期的既有資產範圍碳排放水平」。

覆蓋溫室氣體排放範圍

範圍一、範圍二及主要類別範圍三的全種類溫室氣體（含二氧化碳、甲烷、氧化亞氮、氫氟碳化物、全氟碳化物、三氟化氮及六氟化硫）。

關鍵外部假設

全球脫碳趨勢不弱於 IEA APS 情景，並力爭達成 IEA NZE 情景。



理想汽車氣候目標

2030

範圍一、二

溫室氣體排放絕對值下降 **40%** 以上

生產基地能效年均提升率高於 3%，辦公場地能效年均提升率高於 1%；

生產基地和總部園區實現 100% 可再生電力使用；

使用綠電（搭配熱泵）、綠色熱力或碳中性燃料替代超過 30% 的傳統天然氣需求。

範圍三¹

單車溫室氣體排放強度值下降 **25%** 以上

單車供應鏈上游排放強度下降 25% 以上；

外租職場、直營門店和授權钣噴中心實現 100% 可再生電力使用並長期維持。

2040

溫室氣體排放絕對值下降 **65%** 以上

生產基地和總部園區的能效水平不低於 2030 年；

生產基地和總部園區始終維持 100% 可再生電力使用；

使用綠電（搭配熱泵）、綠色熱力或碳中性燃料替代超過 50% 的傳統天然氣需求。

單車溫室氣體排放強度值下降 **65%** 以上

單車供應鏈上游排放強度下降 65% 以上；

物流噸公里排放強度下降 35% 以上。

2050

溫室氣體排放絕對值下降 **90%** 以上

生產基地和總部園區的能效水平不低於 2030 年；

生產基地和總部園區始終維持 100% 可再生電力使用；

使用綠電（搭配熱泵）、綠色熱力或碳中性燃料替代 100% 的傳統天然氣需求；

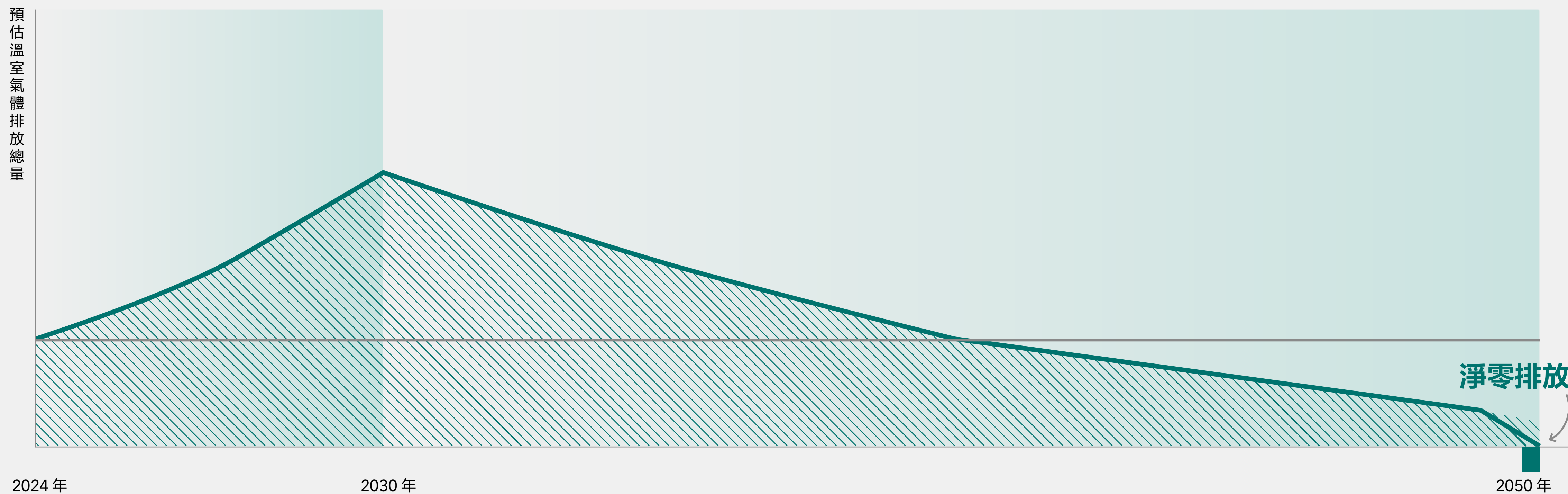
設備冷媒、生產輔料等實現 100% 替換為環保材料。

單車溫室氣體排放強度值下降 **90%** 以上

物流噸公里排放強度下降 90% 以上。

¹ 以上氣候目標包含的範圍三溫室氣體排放類別為類別 1、類別 4、類別 8 與類別 14。

理想汽車淨零排放路徑示意圖



— 基準年度溫室氣體排放

▨ 預計未來年度溫室氣體排放¹

■ 碳抵消²

— 溫室氣體減排路徑³

¹ 考慮預測期業務增長及規劃中的減排舉措應用後的溫室氣體排放總量。

² 通過購買碳信用或自建碳清除能力預計達成的減排總量。

³ 綜合考慮減排舉措及碳抵消舉措應用後的淨溫室氣體排放。

淨零就緒承諾

公司將通過以下舉措，在 2040 年或更早實現車輛生產設施、辦公場所、門店、產品脫碳技術與充電網絡淨零就緒。未來，理想汽車將定期追蹤並審閱上述目標進展，與利益相關方積極開展透明溝通，並逐步開展針對氣候目標的第三方審定工作。理想汽車的氣候淨零目標計劃中包括碳減排項目，並且將在自身減排基礎上使用高質量碳抵消項目進一步實現淨零。



生產基地

所有生產設備均具備先進能效水平；
具備與電力系統友好互動的能力，實現終端能源電氣化率超過 80%，可再生電力消費佔比達到 100%；
採用行業內先進且技術可行的高效節能型生產工藝，單位產品的生產能耗優於行業平均水平。



辦公場所和門店

總部園區和所有門店均達成100%可再生電力使用；
建築內照明系統根據場所進行分級設計，公共區域照明採取分區、分組和自動調光等措施，照明設備全部採用符合最新國家相關標準所規定的節能型產品；
建築內暖通空調系統的設備選型符合最新國家相關標準所規定的高能效或先進值水平。



產品脫碳技術

針對目前尚未成熟，但對未來實現淨零目標有關鍵作用的脫碳技術進行積極部署，例如開展聯合研發計劃或實施相關建設項目。



充電網絡

為車輛提供可再生能源補能的條件，實現 2040 年充電網絡可再生電量佔比達到 50%。

氣候行動策略

為實現氣候目標，理想汽車制定系統性減排路徑，驅動全價值鏈低碳轉型，行動路徑貫穿自身運營活動和價值鏈上下游環節，通過提高資源利用效率、優化能源和材料應用、減少上下游排放等關鍵維度的多項舉措，確保目標實現。

理想汽車氣候行動策略

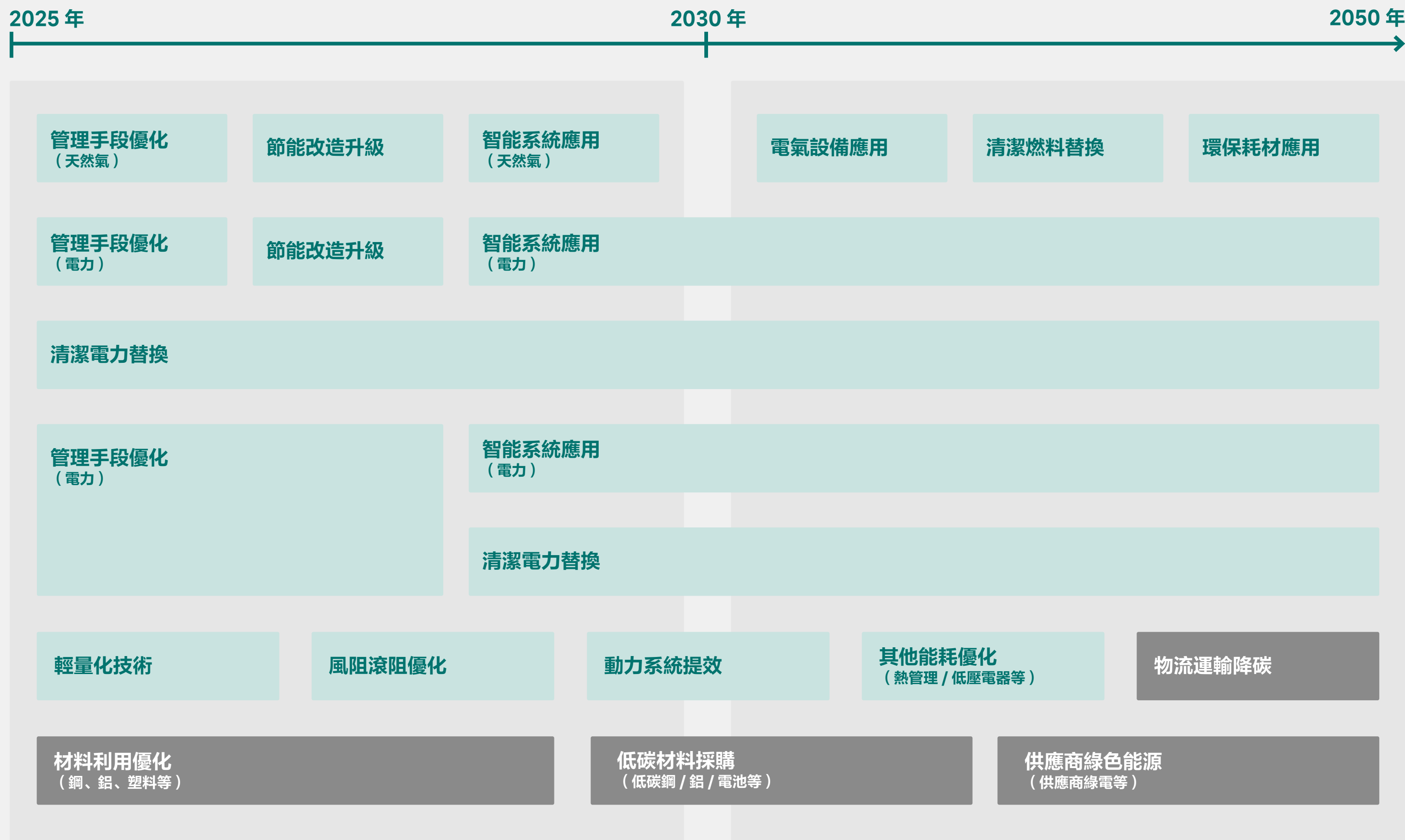


- 運營邊界內舉措
- 價值鏈環節舉措

理想汽車氣候目標關鍵減排路線

理想汽車的氣候行動將遵循清晰、科學的路徑分階段推進。公司優先推廣經濟適用性強、技術成熟度高的解決方案；在此基礎上，前瞻性佈局面向未來、需適度投資的關鍵技術，以系統化的行動助力實現氣候目標。

理想汽車氣候目標關鍵減排路線



- 運營邊界內舉措
- 價值鏈環節舉措

4.3 氣候行動

產品研發與設計

理想汽車將氣候因素融入自身運營與戰略。報告期內，公司在全價值鏈範圍中開展低碳轉型行動，打造全生命週期低碳產品與服務，增強氣候風險應對韌性。

整車輕量化設計

理想汽車建立了自研的智能輕量化開發體系，通過集成、材料和工藝、結構等多維度創新，實現全新單車型減重超過 100 千克，系統性降低整車全生命週期碳排放。

在集成輕量化方面，公司應用 TXB 一體式門環、前後一體壓鑄鋁合金車身及底盤大面積鋁合金部件。TXB 技術通過激光拼焊與熱衝壓一體成型，應用於門環可較傳統結構減重 13% 至 18%。

在材料和工藝輕量化方面，先進高強鋼、鋁合金、鎂合金及複合材料實現規模化應用。理想 i8 採用前後一體壓鑄鋁合金車身，減重超過 30 千克；底盤結構件使用鋁合金，實現減重超 20 千克。

在結構輕量化方面，公司從概念階段即通過拓撲優化識別關鍵傳力路徑，構建極致輕量化架構；在設計開發階段，借助多學科優化實現材料、厚度與尺寸的最佳匹配，從而達成結構效率的最大化。

低滾阻輪胎開發

2025 年，理想汽車攜手合作夥伴聯合開發低滾阻輪胎，成功實現關鍵技術突破，現有技術輪胎滾阻係數可達到 5.6‰，領先於行業平均水平。低滾阻輪胎開發在保留優異的抓地性能基礎上，助力車輛續航提升，並實現操控穩定性與駕乘舒適性的良好平衡。目前，該類超低滾阻輪胎已成功搭載於理想 L8、理想 L7、理想 i8、理想 i6 車型。



車輛能量管理技術

理想汽車通過優化車輛能量管理策略，降低車輛的能源消耗與碳排放。圍繞增程系統，應用智能油電分配、熱電融合控制和智能負載管理等技術，支持多款車型在提升純電續航表現的同時，進一步降低增程運行階段的燃油消耗與碳排放，其中：

智能油電分配技術，通過降低增程器低效率運行比例，減少燃油消耗與排放；

熱電融合控制技術，基於自主開發的九源熱泵系統，通過整合餘熱源、協同輔熱方式，提高系統熱量利用效率，降低整體能耗；

智能負載管理技術，可以按使用場景管控車載負載啟停，減少無效能耗。

自研電驅

理想汽車通過自研技術成功量產基於第三代碳化硅（SiC）功率半導體的高壓電驅動平台，與傳統電驅技術相比，該平台可降低整車約 6.8% 的驅動能耗，同等電量下為車輛增加約 30 公里的續航里程。更高效率的電驅動系統，使產品在相同動力下，直接減少電能消耗，為實現更低的車輛行駛碳排放提供技術支撐。

防曬玻璃塗層

理想汽車多數車型的前風擋採用行業內隔熱效果領先的鍍銀隔熱玻璃，其卓越的隔熱性能顯著降低車內溫度，減少暴曬後內飾有害物質的揮發，為用戶營造更清新、健康的座艙環境；同時，高效的隔熱性能也可以降低夏季空調負載，助力減少碳排放。



上游供應

理想汽車積極打造綠色供應鏈。2025 年，公司發佈了「2025-2030 綠色『理鏈』行動計劃」，推動產業鏈從「規模領先」向「綠色標準輸出」升級。理想汽車將基於供應鏈業務戰略，全面建設綠色理鏈相關能力、機制和綠色低碳供應鏈評價體系，對合作夥伴進行低碳賦能。未來，理想汽車將重點聚焦合作夥伴綠電使用、低碳高循環材料使用、低能耗工藝覆蓋、數字化產線應用和低碳包裝使用提升等目標，推動全鏈路碳排放強度降低、循環經濟構建和能源結構優化。

同時，理想汽車聯合五家常州綠色工廠企業，共同發起「綠色供應鏈生態圈」建設倡議，提出以「產品綠色化、生產潔淨化、資源高效化、能源低碳化」為核心目標，推動產業鏈上下游協同創新，加速低碳轉型進程。

生產製造

優化綠色運營

理想汽車依托常州與北京兩大智能製造基地，通過自研智能製造操作系統與全流程數字化，打通計劃、物流、衝壓、焊裝、塗裝、總裝到質量檢測的端到端數據閉環，實現柔性、高效、自動化生產。北京綠色智能製造基地在衝焊塗總四大工藝中深度應用工業互聯網、視覺系統與能耗監控，實現生產全程可視化、工藝與設備智能調優及能源精細化管理，在提升生產效率和產品質量一致性的同時，推動單位產品能耗與排放持續下降，成為綠色智能製造的示範。

水資源利用

為提升水資源利用效率，我們針對試車跑道涉水池制定了水資源回收再利用方案，通過在出口端新增排水溝與沉澱池，構建閉環循環系統。該方案預計可回收 50% 至 60% 被車輛帶出的水量，實現循環利用，系統性提升水資源的循環利用效率，為實現可持續運營與資源管理提供切實可行的實踐。

可再生電力使用

理想汽車通過加速推進屋頂光伏與儲能系統部署，規模化採購綠色電力，持續優化能源消費結構，穩步提升清潔能源利用水平。2025 年，公司修訂《能源管理制度》，新增燃氣與綠電協同調度規則，聯動「光伏 + 人工調度」一體化微電網體系，實現清潔能源優先消納與能源供應穩定的雙重目標。

2025 年，常州基地光伏發電設施全面投入使用，累計發電量約 84,621 兆瓦時，其中自用發電量約 72,274 兆瓦時。北京基地光伏預計於 2026 年投用，計劃項目裝機量 6 兆瓦，年均理論發電量約 6.6 吉瓦時。



產品銷售

理想汽車通過推行新能源運輸車輛與優化物流路線，系統降低整車交付物流環節的碳排放。在包裝方面，公司致力於結構輕量化與材料循環化，通過優化設計提升單包裝載效率、壓縮單車包裝體積，2025 年實現平均單車包裝體積減少 0.754 立方米，有效節約包材與運輸資源。此外，公司逐步將瓦楞紙等一次性包裝替換為可循環包裝，推動包裝材料閉環使用，從源頭減少廢棄物產生，全面提升資源利用效率。

產品使用

理想汽車堅持以基礎設施的便利性驅動低碳出行，致力於通過完善的充電網絡提升用戶的純電行駛比例。截至 2025 年末，理想汽車已在全國佈局超過 3,900 座超充站，並成功上線全國首座穿梭式超充站，通過技術創新進一步提升場站的服務效能與周轉率，有效降低用戶時間成本，為用戶提供便捷高效的用車補能體驗。

此外，理想汽車攜手合作夥伴，試點開發充電和儲能的高效結合，既可實現綠電 100% 自消納，提升充電網絡的零碳用電比例，又能緩解大功率充電對電網的衝擊，並同時滿足多位車主的超快速充電需求。

回收處置

理想汽車深入踐行產品全生命週期管理與循環經濟理念，致力於提升整車材料的循環利用率。公司積極佈局產品後端市場，建設資源的閉環回收體系，與具備回收專業資質的機構展開深度合作，通過精細化拆解工藝實現材料的科學分級回收。同時，公司大力推進再生材料的創新研發與性能驗證，推動高價值再生材料規範回流至供應鏈體系，實現資源的循環利用。

循環鋁

理想汽車打造鋁資源的閉環利用模式，引入先進的清洗、分選、破碎和熔煉技術，將廢舊鋁合金進行高效回收處理，轉化為高質量的生產原料。在確保產品安全性能達標的前提下，公司將再生鋁材料應用到電驅殼體等核心零部件的批量生產中，有效減少對原生鋁礦開採的依賴，實現從「廢料」到「部件」的綠色循環。

車到車回收聚丙烯材料

理想汽車深入踐行循環經濟理念，探索「車到車」的聚丙烯材料閉環回收模式，將廢棄保險杠作為再生原料來源，通過高溫磨洗、烘幹除味等處理工藝，確保材料性能的穩定。新零部件的生產中添加 20% 由廢棄保險杠回收得到的聚丙烯原料，可實現每千克材料減少 0.55 千克二氧化碳當量排放。

全生命週期碳足跡管理

產品碳足跡評估

理想汽車積極開展產品碳足跡核算、評估等工作，並依據《道路車輛產品碳足跡碳標籤實施指南》核算規則開展各項車型碳足跡核算，覆蓋原材料採購、整車生產及產品使用等全生命週期的各個階段，其中 2025 年新上市車型理想 i8 及理想 i6 獲得汽車工業節能與綠色發展評價中心一級低碳證書。

理想汽車積極開展產品生命週期評估，旨在從環境影響角度審查產品系統，掌握產品全生命週期環境指標及其在各階段分佈情況，為優化產品低碳設計、改善減碳路徑提供數據支撐。2025 年，公司完成理想 L6 全生命週期評估報告，並由第三方機構認證。

同時，我們持續開展綠色材料相關的研究和開發，開發生物基材料，減少產品碳足跡。

碳排放數字系統建設

理想汽車打造 EDP 環境管理數字化平台，該平台實現全面自動化數據採集、清洗、計算、展示、比較、管理和應用，精準管理含碳排放在內的 13 項環境管理指標，系統可自動識別異常數據並反饋環境風險，有效提升理想汽車產品碳足跡的全生命週期管理能力。



附錄

聯交所《ESG守則》- D部分:氣候相關披露索引

| 維度 | 關鍵績效指標 | 披露頁碼 |
|----|---|--------|
| 治理 | 技能及勝任能力 (a)(i) 該機構或個人如何釐定當前或將來是否有適當的技能和勝任能力來監督應對氣候相關風險和機遇的策略。 | P7-8 |
| | 方式及頻率 (a)(ii) 該機構或個人獲悉氣候相關風險和機遇的方式和頻率。 | P7-8 |
| | 董事會的角色及職責 (a)(iii) 該機構或個人在監督發行人的策略、重大交易決策和風險管理程序及相關政策的過程中，如何考慮氣候相關風險和機遇，包括該機構或個人是否有考慮與該等氣候相關風險和機遇相關的權衡評估。 | P6-8 |
| | 監察進度 (a)(iv) 該機構或個人如何監督有關氣候相關風險和機遇的目標制定並監察達標進度，包括是否將相關績效指標納入薪酬政策以及如何納入。 | P7-8 |
| | 管理層的角色及職責 (b) 管理層在用以監察、管理及監督氣候相關風險和機遇的管治流程、監控措施及程序中的角色，包括以下信息：(I) 該角色是否被委託給特定的管理層人員或管理層委員會以及如何對該人員或委員會進行監督；及 (II) 管理層可有使用監控措施及程序協助監督氣候相關風險和機遇；如有，這些監控措施及程序如何與其他內部職能部門進行整合。 | P9 |
| 戰略 | 氣候相關風險和機遇 (a) 描述合理預期可能在短期、中期或長期影響發行人的現金流量、融資渠道或資本成本的氣候相關風險和機遇； (b) 就發行人已識別的每項氣候相關風險，解釋發行人是否認為該風險是與氣候相關物理風險或與氣候相關轉型風險； (c) 就發行人已識別的每項氣候相關風險和機遇，具體說明其合理預期可能影響發行人的時間範圍（短期、中期或長期）； (d) 解釋發行人如何定義短期、中期及長期，以及這些定義如何與其策略決定規劃範圍掛鉤。 | P11-14 |


| 維度 | 關鍵績效指標 | 披露頁碼 |
|----|--|--------|
| 21 | 業務模式和價值鏈 (a) 描述氣候相關風險和機遇對發行人的業務模式和價值鏈的當前和預期影響； (b) 描述在發行人的業務模式和價值鏈中，氣候相關風險和機遇集中的地方（例如，地理區域、設施及資產類型）。 | P12-27 |
| | 策略和決策 (a) 有關發行人已經及將來計劃在其策略和決策中如何應對氣候相關風險及機遇的信息，包括發行人計劃如何實現任何其所設定的氣候相關目標，以及任何法律或法規要求達到的目標； (b) 有關發行人當前及將來計劃如何為根據第 22(a) 段披露的行動提供資源。 | P11-31 |
| 23 | 財務狀況、財務表現及現金流量 氣候相關風險和機遇會影響發行人財務狀況的諸多方面。例子包括： <ul style="list-style-type: none"> 財務狀況變化及其對現金流量的影響 財務表現變化及其對現金流量的影響 | P15-27 |
| | 當期財務影響 (a) 氣候相關風險和機遇如何影響發行人在匯報期的財務狀況、財務表現及現金流量； (b) 當存在將導致下一匯報年度相關財務報表中的資產和負債賬面價值發生重大調整的重大風險時，關於第 24(a) 段中識別的氣候相關風險和機遇的信息。 | P28 |
| 25 | 預期財務影響 (a) 發行人在考慮其管理氣候相關風險和機會的策略後，並考慮到以下各項，預期其財務狀況在短期、中期及長期內將如何變化； (b) 基於髮行人管理氣候相關風險和機遇的策略，其預計其財務業績及現金流量在短期、中期及長期的變化。 | P15-27 |
| | 氣候韌性 (a) 發行人截至匯報日對其氣候韌性的評估； (b) 如何及何時進行氣候相關情景分析。 | P15-31 |

| 維度 | 關鍵績效指標 | 披露頁碼 |
|------|--|--------|
| 風險管理 | 風險識別 發行人應首先識別與其業務有關的氣候相關風險。 | P34 |
| | 風險評估 為便於有效運用資源來管理最重大的風險，發行人應制定評估氣候相關風險的標準，例如發生的機率、對發行人的預期影響、發行人對此類風險的適應力以及從此類風險中恢復需要花費的資源及時間。 | P35 |
| | 風險優次排列 在確定風險評估標準後，發行人可以進行定性評估或量化評分，對最相關及最重大的風險進行優次排列，然後再決定如何監察及管理此類風險。 | P35 |
| | 風險管理 評估氣候相關風險並對其進行優次排列之後，發行人應考慮如何監察及管理此類風險。發行人應對同一種氣候相關風險的措施可能有所不同，具體取決於發行人的風險承受能力及 ESG 管理方法。 | P36 |
| | 風險整合 有關風險整合的信息披露應當概述發行人以協調一致及全面的方式評估、管理風險並對其進行優次排列的過程。將氣候相關風險管理融入發行人現有的整體風險管理流程，旨在確保發行人能夠及時評估氣候相關風險並對其進行優次排列，從而對此類風險進行監察及管理。 <ul style="list-style-type: none"> • 氣候管治 • 風險概要調整 • 風險承受能力 • 工具及匯報 | P33 |
| | 機遇識別、評估、優次排序與管理 | P33-36 |


| 維度 | 關鍵績效指標 | 披露頁碼 |
|-------|---|---------------|
| 指標和目標 | 溫室氣體排放 發行人須披露匯報期內的溫室氣體絕對總排放量 (以公噸二氧化碳當量表示)，並分為： <ul style="list-style-type: none"> (a) 範圍 1 溫室氣體排放； (b) 範圍 2 溫室氣體排放； (c) 範圍 3 溫室氣體排放。 | P38-39、P54-55 |
| | 跨行業指標 <ul style="list-style-type: none"> • 氣候相關轉型風險 • 氣候相關物理風險 • 氣候相關機遇 • 資本運用 | P15-27 |
| | 內部碳定價 發行人須披露如下： <ul style="list-style-type: none"> (a) 闡釋發行人可有及如何在決策中應用碳定價 (例如投資決策、轉移定價及情景分析)； (b) 發行人用於評估其溫室氣體排放成本的每公噸溫室氣體排放量定價；或適當的否定聲明，確認發行人沒有在決策中應用碳定價。 | P31 |
| | 薪酬 發行人須披露氣候相關考慮因素可有及如何納入薪酬政策，或提供適當的否定聲明。 | P7 |
| | 行業指標 本交易所鼓勵發行人披露與一項或多項特定的業務模式和活動有關的行業指標，或與參與有關行業常見特征有關的行業指標。 | P40 |
| | 氣候相關目標 發行人須披露： <ul style="list-style-type: none"> (a) 其為監察實現其策略目標的進展而設定的與氣候相關的定性及量化目標； (b) 法律或法規要求發行人達到的任何目標，包括任何溫室氣體排放目標。 | P41-46 |
| | | |


溫室氣體核查報告


2025 年報告



核查声明

| | | |
|--|---|---|
| 无保留核查意见 | 根据所实施的过程和程序，没有证据表明北京理想汽车有限公司编制的《北京理想汽车有限公司 2025 年温室气体核查报告》中所包含的温室气体声明 | <ul style="list-style-type: none"> 实质性不正确或温室气体数据及信息未有公正表达； 未按 ISO 14064-1:2018 及《温室气体议定书企业核算与报告标准》要求及其原则编制。 |
| 特别说明 | 温室气体 (GHG) 清单仅限于直接温室气体排放、外购电力产生的间接温室气体排放、运输产生的间接温室气体排放 (上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅)、组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产)、与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (售出产品使用的排放) 和其他来源的间接温室气体排放 (特许经营)。 温室气体核算基于客户定义的模板和排放因子进行。 范围 2 的温室气体报告采用基于位置的方法，符合客户 (北京理想汽车有限公司) 的要求。 | |
| 主任核查员 | 江约云 (组长) | |
| 独立评审员 | 邓中华 | |
| BSI 签发代表 |  Matt Page, Senior Vice President, Assurance Services EMEA | |
| 签发日期 | 2026 年 03 月 20 日 | |
| BSI Assurance UK Ltd., Kitemark Court, Davy Avenue, Milton Keynes, MK5 8PP, UK 注意: BSI Assurance UK Ltd. 独立于北京理想汽车有限公司，在北京理想汽车有限公司中没有经济利益。本第三方核查意见是为北京理想汽车有限公司准备的，仅用于核查其关于其温室气体排放的声明，该声明在上述范围中有详细描述。它不是为任何其他目的而准备的。在作出本声明时，BSI Assurance UK Ltd. 已假定北京理想汽车有限公司向其提供的所有信息都是真实、准确和完整的。BSI Assurance UK Ltd. 不对任何依赖本声明的第三方承担任何责任。 | | |



CFV 843364

...making excellence a habit.™

信息查询及联系方式:
 英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
 BSI 集团公司成员。

Page: 1 of 3

核查声明

| | |
|--|---|
| 核查内容 | 北京理想汽车有限公司 |
| 组织 | 北京理想汽车有限公司 |
| 责任方 | 北京理想汽车有限公司 |
| 核查目标 | 就历史性的温室气体声明在以下方面给出意见: <ul style="list-style-type: none"> 声明是否准确、在实质性上正确并是温室气体数据和信息的公正表达 声明是否已按照 BSI 用于核查温室气体声明的标准 ISO 14064-1:2018 进行准备 |
| 实质性水平 | 5% |
| 保证等级 | 有限保证 |
| 核查证据收集程序 | <ul style="list-style-type: none"> 通过与员工面谈、观察和询问来评估监测以及控制系统 通过抽样、重新计算、回溯、交叉检查和核对来验证数据 |
| 有限保证核查所应用的核查活动，其性质、时间安排和范围均不如合理保证核查广泛。 | |
| 核查标准 | 核查按照 ISO 14064-3:2019, ISO 14065:2020 以及 ISO 17029:2019 进行。 |
| 注: 北京理想汽车有限公司负责按照商定的标准编制和公正表达温室气体声明和报告。BSI 负责在核查的基础上对温室气体声明发表意见。 | |

信息查询及联系方式:
 英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
 BSI 集团公司成员

Page: 2 of 3

核查声明

| 组织温室气体声明 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------|------------------------------|-------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|------------|----------------------------|------------|---------------------------|--------------|---------------------------|------------|----------------------|-----------|-----------|---------------------|
| 组织 | 北京理想汽车有限公司 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 包含温室气体声明的组织温室气体报告 | 北京理想汽车有限公司 2025 年度温室气体核查报告 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 组织边界设定 | 运营控制 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 组织边界中包含的位置 | <ol style="list-style-type: none"> 北京研发总部 A/C 区: 中国北京市顺义区高丽营镇文良街 11 号 邮编: 101300 常州生产基地: 中国江苏省常州市武进国家高新技术产业开发区凤林南路 108 号 邮编: 213166 北京生产基地: 中国北京市顺义区通顺路 18 号 邮编: 101300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 经营范围 | 新能源智能汽车的设计和制造。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 报告边界 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1)</td> <td>燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等</td> </tr> <tr> <td>类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2)</td> <td>外购电力</td> </tr> <tr> <td>类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等</td> </tr> <tr> <td>类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等</td> </tr> <tr> <td>类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>售出产品使用的排放</td> </tr> <tr> <td>类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>特许经营</td> </tr> </table> | 类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1) | 燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等 | 类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2) | 外购电力 | 类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等 | 类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等 | 类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3) | 售出产品使用的排放 | 类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3) | 特许经营 | | | | | | | | |
| 类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1) | 燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2) | 外购电力 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3) | 售出产品使用的排放 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3) | 特许经营 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 组织温室气体 (GHG) 清单编制标准: | ISO 14064-1:2018/GHG Protocol | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 报告期间 | 2025 年度 (2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>2025 年度</th> <th>吨二氧化碳当量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>直接温室气体排放 (范围 1) - 非生物质</td> <td>58,381.79</td> </tr> <tr> <td>直接温室气体排放 (范围 1) - 生物质</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>温室气体移除</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围 2) - 基于位置</td> <td>144,587.66</td> </tr> <tr> <td>交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>295,980.04</td> </tr> <tr> <td>组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>9,033,772.10</td> </tr> <tr> <td>与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>123,214.65</td> </tr> <tr> <td>其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>24,891.94</td> </tr> <tr> <td>合计</td> <td>9,680,828.18</td> </tr> </tbody> </table> | | 2025 年度 | 吨二氧化碳当量 | 直接温室气体排放 (范围 1) - 非生物质 | 58,381.79 | 直接温室气体排放 (范围 1) - 生物质 | NA | 温室气体移除 | NA | 间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围 2) - 基于位置 | 144,587.66 | 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 295,980.04 | 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 9,033,772.10 | 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3) | 123,214.65 | 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3) | 24,891.94 | 合计 | 9,680,828.18 |
| 2025 年度 | 吨二氧化碳当量 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 直接温室气体排放 (范围 1) - 非生物质 | 58,381.79 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 直接温室气体排放 (范围 1) - 生物质 | NA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 温室气体移除 | NA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围 2) - 基于位置 | 144,587.66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 295,980.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 9,033,772.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3) | 123,214.65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3) | 24,891.94 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合计 | 9,680,828.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

信息查询及联系方式:
 英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
 BSI 集团公司成员

Page: 3 of 3

溫室氣體核查報告


2024 年報告




核查聲明

| | |
|---|---|
| 无保留核查意見 | |
| 根据所实施的过程和程序，没有证据表明北京理想汽车有限公司编制的《北京理想汽车有限公司 2024 年温室气体盘查报告》中所包含的温室气体声明： | <ul style="list-style-type: none"> 实质性不正确或温室气体数据及信息未有公正表达； 未按 ISO 14064-1:2018/The GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard 要求及其原则编制 |
| 限制条件： | 温室气体 (GHG) 清单仅限于直接温室气体排放、外购电力产生的间接温室气体排放、运输产生的间接温室气体排放 (上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅)、组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产)、与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (售出产品使用的排放) 和其他来源的间接温室气体排放 (特许经营)。温室气体核算基于客户定义的模板和排放因子进行。范围 2 的温室气体报告采用基于位置的方法，符合客户 (北京理想汽车有限公司) 的要求。 |
| 主任核查员 | 肖晗 (LV) |
| 独立评审员 | 王群 |
| BSI 签发代表 | Matt Page, Senior Vice President, Assurance Services EMEA |
| 发行日期 | 2025 年 9 月 17 日 |
| BSI Assurance UK Ltd., Kitemark Court, Davy Avenue, Milton Keynes, MK5 8PP, UK | |
| 注意：BSI Assurance UK Ltd. 独立于北京理想汽车有限公司，在北京理想汽车有限公司中没有经济利益。本第三方核查意见是为北京理想汽车有限公司准备的，仅用于核查其关于其温室气体排放的声明，该声明在上述范围中有详细描述。它不是为任何其他目的而准备的。在作出本声明时，BSI Assurance UK Ltd. 已假定北京理想汽车有限公司向其提供的所有信息都是真实、准确和完整的。BSI Assurance UK Ltd. 不对任何依赖本声明的第三方承担任何责任。 | |

CFV 833677



0003

...making excellence a habit.™

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员。

Page: 1 of 3

核查聲明

核查內容

| | |
|---|---|
| 组织 | 北京理想汽车有限公司 |
| 责任方 | 北京理想汽车有限公司 |
| 核查目标 | 就历史性的温室气体声明在以下方面给出意见： <ul style="list-style-type: none"> 声明是否准确、在实质性上正确并是温室气体数据和信息的公正表达 声明是否已按照 BSI 用于核查温室气体声明的标准 ISO 14064-1:2018 进行准备 |
| 实质性水平 | 10% |
| 保证等级 | 有限保证 |
| 核查证据收集程序 | <ul style="list-style-type: none"> 通过与员工面谈、观察和询问来评估监测以及控制系统 通过抽样、重新计算、回溯、交叉检查和核对来验证数据 |
| 有限保证核查所应用的核查活动，其性质、时间安排和范围均不如合理保证核查广泛。 | |
| 核查标准 | 核查按照 ISO 14064-3:2019, ISO 14065:2020 以及 ISO 17029:2019 进行。 |
| 注：北京理想汽车有限公司负责按照商定的标准编制和公正表达温室气体声明和报告。BSI 负责在核查的基础上对温室气体声明发表意见。 | |

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 2 of 3

核查聲明

组织温室气体声明

| | | |
|----------------------|--|-----------------------------|
| 组织 | 北京理想汽车有限公司 | |
| 包含温室气体声明的组织温室气体报告 | 北京理想汽车有限公司 2024 年度温室气体盘查报告书 | |
| 组织边界设定 | 运营控制 | |
| 组织边界中包含的位置 | 1.中国北京市顺义区高丽营镇文良街 11 号 (总部 A/C 区) 邮编：101399 2.中国江苏省常州市武进国家高新技术产业开发区凤林南路 108 号 (常州生产基地) 邮编：213166 3.中国北京市顺义区顺通路 18 号 (北京生产基地) 邮编：101399 | |
| 经营范围 | 新能源智能汽车的设计和制造。 | |
| 报告边界 | 类别 1： 直接温室气体排放 (范围 1) | 燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等 |
| | 类别 2： 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2) | 外购电力 |
| | 类别 3： 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等 |
| | 类别 4： 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3) | 购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等 |
| | 类别 5： 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3) | 售出产品使用的排放 |
| | 类别 6： 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3) | 特许经营 |
| 组织温室气体 (GHG) 清单编制标准： | ISO 14064-1:2018 | |
| 报告期间 | 2024 年度 (2024 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日) | |

| tCO ₂ (e) | 2024 |
|-------------------------------|----------------------|
| 直接温室气体排放 (范围1) - 非生物质 | 5,3078.66 |
| 直接温室气体排放 (范围1) - 生物质 | 0 |
| 温室气体移除 | 0 |
| 间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围2) - 基于位置 | 158,770.36 |
| 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围3) | 334,847.97 |
| 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围3) | 12,108,571.55 |
| 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围3) | 23,087.08 |
| 其他来源的间接温室气体排放 (范围3) | 15,142.46 |
| 合计 | 12,693,498.09 |

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 3 of 3

淨零途徑認證




Certificate of Registration

BSI Net Zero Pathway

This is to certify that:

| | |
|--|---|
| Li Auto Inc. No. 11, Wenliang Street Gaoliying Town Shunyi District Beijing 101399 China | 北京理想汽车有限公司 中国 北京 顺义区 高丽营镇 文良街11号 邮编: 101399 |
|--|---|

Holds Certificate No: **NZP 843366**

Has prepared an Organisational Carbon Footprint which has been verified against the requirements of ISO 14064-1, by a verification body holding accreditation for the Organisation's scope of activities, and has implemented a carbon reduction plan based on the ISO Net Zero Guidelines IWA42:2022

Please see scope page.

For and on behalf of BSI:


Dr. Tatiana Schmollack-Tarasova, Managing Director
Greater China, APAC Assurance

Original Registration Date: 2026-03-23 Effective Date: 2026-03-23
 Latest Revision Date: 2026-03-23 Expiry Date: 2029-03-22

Page: 1 of 2

...making excellence a habit.™



This certificate was issued electronically and remains the property of BSI and is bound by the conditions of contract. An electronic certificate can be authenticated [online](#). Printed copies can be validated at www.bsi-global.com/ClientDirectory or telephone +86 10 8507 3000. Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of BSI Net Zero Pathway requirements may be obtained by consulting the organization. This certificate is valid only if provided original copies are in complete set.

Information and Contact: BSI Management Systems Certificates (Beijing) Co., Ltd.
 Rm. 2008 East Ocean Center, No. 24A Jianguomenwai Street, Beijing 100004, P. R. China Tel: +86 10 8507 3000
 A Member of the BSI Group of Companies.

Certificate No: **NZP 843366**

Registered Scope:

| | |
|--|-----------------------------------|
| Baseline period: | January 1, 2024-December 31, 2024 |
| Baseline emissions (Location Based): | 12,693,498.09 tCO2e |
| Most recently verified period: | January 1, 2025-December 31, 2025 |
| Most recently verified emissions (Location Based): | 9,680,828.18 tCO2e |
| Net Zero Target Dates: | 2050 |
| Scope 1: | 2050 |
| Scope 2: | 2050 |
| Scope 3: | 2050 |
| 基准期: | 2024年1月1日-2024年12月31日 |
| 基准期排放 (基于位置): | 12,693,498.09 tCO2e |
| 最新核查期: | 2025年1月1日-2025年12月31日 |
| 最新核查排放量 (基于位置): | 9,680,828.18 tCO2e |
| 净零目标日期: | 2050 |
| 范围1: | 2050 |
| 范围2: | 2050 |
| 范围3: | 2050 |

Original Registration Date: 2026-03-23 Effective Date: 2026-03-23
 Latest Revision Date: 2026-03-23 Expiry Date: 2029-03-22

Page: 2 of 2

This certificate was issued electronically and remains the property of BSI and is bound by the conditions of contract. An electronic certificate can be authenticated [online](#). Printed copies can be validated at www.bsi-global.com/ClientDirectory or telephone +86 10 8507 3000. Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of BSI Net Zero Pathway requirements may be obtained by consulting the organization. This certificate is valid only if provided original copies are in complete set.

Information and Contact: BSI Management Systems Certificates (Beijing) Co., Ltd.
 Rm. 2008 East Ocean Center, No. 24A Jianguomenwai Street, Beijing 100004, P. R. China Tel: +86 10 8507 3000
 A Member of the BSI Group of Companies.



Be Proactive, Change the World.

理想汽車 2025 年氣候相關披露報告