SCIENCE BASED TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

SBTi 자동차 부문 넷제로 표준 공개 협의 초안 핵심 요약

2025년 6월

면책 조항:

본 핵심 요약은 이해관계자들에게 개요와 지침을 제공하기 위한 것이며, 본 초안 표준의 규범적 부분을 구성하지 않는다. 제안된 요건의 전체 범위에 대해서는 사용자가 협의 초안의 본문을 참조해야 한다. 이 문서의 모든 번역은 정보 제공 목적으로만 사용된다. 기업들은 본 문서 내용 중 불일치 하는 내용이 있을 경우 영문 원본 문서를 참조해야 한다.

과학기반 감축목표 이니셔티브(Science Based Targets initiative) 자동차 부문 넷제로 표준은 자동차 제조업체와 자동차 부품 제조업체가 지구 온난화를 재앙 수준 이하로 제한하고, 늦어도 2050년까지 넷제로를 달성하는 것과 일치하는 온실 가스 배출량 감축 목표를 설정할 수 있는 프레임워크를 제공한다.

초안 표준은 SBTi의 육상 교통 지침 (Land Transport Guidance)(2024년 3월 발행)의 관련 부분을 대체하여 최신 버전의 SBTi 기업 넷제로 표준에 맞춰 조정하고 해당 부문의 탈탄소화를 위한 모범 사례를 통합하고자 한다. 이 초안 표준은 자동차 제조업체와 자동차 부품 제조업체가 최신 버전의 SBTi 기업 넷제로 표준과 산업별 기준을 활용하여 모든 관련 배출량을 포괄하는 목표 설정 방법을 제시한다.

이 표준은 자동차 부문 기업에 대해 기업 넷제로 표준에서 제공하는 것보다 더욱 광범위한 부문별 경로, 기준 및 계산 규칙을 제공하여, 기업들이 두 표준을 모두 활용하여 상황에 맞는 목표를 설정하는 방법을 보여준다. 이러한 부문별 기준을 제공함으로써 해당 부문의 기업들이 목표를 설정하도록 장려하여 과학기반 감축목표 설정에 따른 전반적인 영향을 증가시킬 수 있다.

자동차 부문 넷제로 표준이 확정 및 발행되고 나면, 이는 자동차 제조업체와 자동차 부품 제조업체에 대한 육상 운송 지침을 대체하게 된다. 그러나 육상 운송 지침에 포함된 기준은

다른 유형의 기업에 계속 적용된다. 이전 지침에 따라 목표가 승인된 회사는 목표가 만료될 때까지 이를 갱신할 필요가 없으나, 보다 일찍 갱신할 것을 권장한다. 목표를 설정하지 않은 자동차 제조업체와 자동차 부품 제조업체의 경우 출시 후 6개월 동안은 자동차 부문 넷제로 표중 혹은 육상 운송 지침 중 어느 것이든 사용할 수 있다. 그 이후에는 새로운 표준, 즉 자동차 부문 넷제로 표준이 의무화된다.

표준의 주요 요소

SBTi 자동차 부문 넷제로 표준 초안은 자동차 제조업체와 자동차 부품 제조업체의 현재 기준에 몇 가지 중요한 변화를 도입한다:

- SBTi 기업 넷제로 표준 버전 2.0 초안과의 직접적인 연계성 (각 표준의 기준 적용 방법을 명확히 하는 것을 포함)
- 신차를 생산하는 자동차 제조업체의 관점에서 Scope 1, 2, 3의 관련 배출량을 결합한 새로운 종합 지표
- 기업들에게 '저공해 차량 판매 점유율'을 늘리도록 요구하는 새로운 기준(기존 '제로 배출 차량 선언' 의무 이행 요건 대체)
- 경제 및 시장 차이를 반영하도록 설계된 지역별 배출량 경로 제공
- 자동차 부품 제조업체들이 자재 조달 및 제조 과정에서 발생하는 배출량 감축에 집중할 수 있도록 하는 새로운 기준 도입
- 기본 데이터 입력을 포함한 보다 상세한 Well-to-Wheel(WTW) 방법을 포함하여 배출량 계산에 대한 추가 지침 도입

표준의 구조

SBTi 자동차 부문 넷제로 표준 초안은 기업 넷제로 표준 V2.0 초안의 구조를 반영하여 두 가지를 쉽게 상호 참조할 수 있도록 한다. 이는 여섯 개의 장으로 구성되어 있다:

1. 기업 넷제로 공약*:* 기업이 넷제로 과학기반 감축목표 설정 의지를 어떻게 전달해야 하는지에 대한 기준을 포함한다.
2. 목표 기준 연도의 성과 결정*:* 기업이 사용해야 하는 조직 및 운영 경계와, 목표 기준 연도의 기후 관련 성과를 측정하는 방법을 정의한다.
3. 목표 설정*:* 기업이 SBTi 방법론을 사용하여 기준 연도의 데이터를 활용하여 목표를 수립하는 방법을 간략하게 설명한다.
4. 지속적인 배출의 영향 해결*:* 기업이 넷제로 전환 과정에서 배출하는 배출량에 대해 어떻게 책임을 져야 하는지 설명한다.
5. 진전 평가 및 커뮤니케이션*:* 기업이 검증된 과학기반 감축목표에 대한 진행 상황을 측정하고 공유하는 방법과, 기업이 이전 성과를 바탕으로 새로운 목표를 설정하는 방법을 정의한다.

6. *SBTi 주장:* 자동차 표준과 관련하여 기업이 제기하는 모든 주장이 정확하고 검증 가능하도록 하는 데 중점을 둔다.

각 장에는 SBTi 기업 넷제로 표준 버전 2.0 기준 초안이 SBTi 자동차 부문 넷제로 표준 초안을 사용하는 기업에 어떻게 적용되는지 보여주는 표가 포함되어 있다.

공개 협의 참여

자동차 부문 넷제로 표준 프로젝트는 2024년 3월에 시작되었으며, 표준 개발 프로세스는 SBTi 표준 개발을 위한 표준 운영 절차(SOP)를 따르도록 조정되었다.

표준 초안은 전담 전문가 자문 그룹과의 집중 연구 및 협의를 통해 작성되었다. 이 첫 번째 초안은 2025년 6월 12일부터 8월 11일까지 공개 협의를 위해 공개된다.

SBTi는 초안 표준에 대한 모든 피드백을 환영하며, 특히 다음 주제(괄호 안의 관련 기준)에 대한 피드백을 환영한다:

- 전액 출자되지 않은 자회사의 총 배출량 범위(AMSS-C1. 1.3b).
- 성과 결정을 위해 총 배출량 사용(AMSS-C1, AMSS-C5, APSS-C1, APSS-C6).
- 넷제로 목표와의 일치성을 평가하기 위한 저공해 차량 판매 점유율(AMSS-C2, AMSS-C7, APSS-C2).
- 추가 요건으로서 자동차 부품 제조업체의 경우 Scope 3 범주 1, 파워트레인 공급업체의 경우 범주 11에 대해 별도로 성과 평가(APSS-C3, APSS-C4, APSS-C7, APSS-C8).
- 자동차 표준 초안과 함께 SBTi 기업 넷제로 표준 버전 2.0 초안의 적용 가능 여부.
- 지역화된 경로

자동차 섹터 넷제로 표준 공개 협의 설문조사를 통해 전체 표준이나 특정부분에 대한 피드백을 제출할 수 있다. 설문조사 전체를 완료하거나 가장 관심 있는 부분에만 집중하거나 그 여부에 상관없이, 제출된 피드백은 표준의 명확성, 신뢰성, 그리고 포부를 강화하는 데 도움이 될 것이다. 설문조사는 다루는 주제에 따라 최소 20분 정도 소요된다.

다음 단계

공개 협의가 종료된 후, 모든 의견을 검토하여 피드백 보고서로 요약될 예정이며, 내용은 익명으로 처리된다. 보고서가 준비되면 모든 응답자에게 개별로 안내된다.

자동차 표준 초안은 제출된 피드백을 바탕으로 수정되며, 2차 공개 협의 및 시범 테스트를 위한 수정된 버전은 후에 공개될 예정이다. 최종 표준은 SBTi 기술 위원회의 승인과 이사회의 채택을 위해 제출된다.

자동차 표준 개발에 대한 모든 업데이트는 SBTi의 자동차 및 육상 운송 웹페이지, 뉴스레터 및 소셜 미디어 채널을 통해 전달된다.