

기후 대응의 빈 자리:

현대자동차 기후 거버넌스 점검



기후 대응의 빈 자리:

현대자동차 기후 거버넌스 점검

발간월	2026년 3월
저자	박현정 기후솔루션 투자자관여 리드
도움주신 분	황준아 기후솔루션 철강팀 프로그램 담당
디자인	sometype

기후솔루션은 전 세계 온실가스 감축 및 올바른 에너지 전환을 위해 활동하는 비영리법인입니다. 리서치, 법률, 대외 협력, 커뮤니케이션 등의 폭넓은 방법으로 기후위기를 해결할 실질적 솔루션을 발굴하고, 근본적인 변화를 위한 움직임을 만들어 나갑니다.

목차

요약	4
<hr/>	
I. 서론	6
1) 지속가능경영위원회의 구성	7
2) 지속가능경영위원회의 운영 현황과 의결 구조	8
3) 지속가능경영위원회의 활동 범위와 기후 안건의 비중	8
<hr/>	
II. 본론	12
1) 글로벌 기준 대비 현대차의 기후거버넌스 (CA100+ Climate Governance)	12
2) 그룹 내 탄소중립 목표의 정합성과 공급망 리스크	13
3) CBAM 적용 범위 확대와 수출·공급망 리스크	15
<hr/>	
III. 결론 및 제언	17
<hr/>	
참고 문헌	18

요약

2025년은 한국 자본시장에서 지배구조의 중요성이 다시 부각된 시기였다. 상법 개정을 통해 이사의 충실의무 대상에 '주주'가 명시적으로 포함되면서, 이사회 책임성과 감독 기능은 투자 판단의 핵심 요소로 더욱 강조되었다. 이러한 변화는 기업의 전략적 의사결정 구조와 감독 체계가 장기 가치에 직접적인 영향을 미친다는 인식이 시장 전반에서 확대되고 있음을 보여준다.

기후 변화 역시 자동차 산업에서 더 이상 환경 이슈에만 머물지 않는다. 전동화 전환, 공급망 재편, 탄소 규제 대응은 기업의 투자 계획, 비용 구조, 경쟁력에 직접 연결되는 경영·재무·전략 리스크로 자리 잡고 있다.

본 보고서는 이러한 배경에서 현대자동차의 기후 관련 거버넌스 구조를 점검하고, 특히 이사회 산하 지속가능경영위원회의 구성과 운영, 그리고 실제 감독 기능이 어떻게 작동하고 있는지를 살펴보았다.

분석 결과, 위원회의 규모와 형식적 구조는 확대되어 왔으나 기후 전문성을 갖춘 독립이사는 확인되지 않았다. 또한 의사결정 안건에서도 기후 리스크가 독립적인 전략 의제로 반복적으로 다뤄진 흔적은 제한적이다. 높은 찬성률 구조까지 고려하면, 이사회와 지속가능경영위원회가 기후 리스크를 핵심 감독 과제로 충분히 다루고 있는지에 대해서는 의문이 제기된다.

글로벌 투자자 기준과의 비교에서도 차이가 확인된다. 기후행동 100+(Climate Action 100+, CA100+)의 기후 거버넌스 평가 항목을 기준으로 보면, 현대자동차는 6개 지표 중 2개 항목을 부분적으로 충족하는 수준이다. 이는 이사회 차원의 기후 감독 체계에 보완 여지가 있음을 시사한다.

또한 기후 리스크는 기업 내부 전략뿐 아니라 공급망 구조와도 긴밀히 연결되어 있다. 현대자동차는 2045년 탄소중립을 목표로 하는 반면, 주요 공급망 파트너이자 계열사인 현대제철은 2050년을 목표 시점으로 설정하고 있다. 철강이 차량 생산과 Scope 3 배출에서 차지하는 비중을 고려할 때, 이러한 목표 시점의 차이는 전환 투자와 저탄소 소재 확보 계획에 영향을 줄 수 있다. 이는 이사회 차원에서 점검해야 할 전략적 사안이다.

대외 환경 역시 변화한다. 유럽연합의 탄소국경조정제도(CBAM)는 철강과 알루미늄 등 기초 소재 산업을 중심으로 시작되었으나, 향후 하위 제품으로 확대될 가능성이 제기되고 있다. 이러한 규제는 개별 기업이 아닌 공급망 전체의 배출 관리 체계를 요구한다는 점에서, 완성차 기업의 소재 조달 전략과 비용 구조에 영향을 미칠 수 있는 중장기 리스크로 평가된다. 이 역시 이사회와 지속가능경영위원회 차원의 선제적 논의가 필요한 사안이다.

이러한 점을 종합하면, 현대자동차는 이미 이사회와 위원회를 통해 기후 관련 사안을 다룰 수 있는 제도적 기반을 갖추고 있으나, 이를 경영 리스크 관점에서 얼마나 명확하게 감독하고 있는지에 대해서는 보완 여지가 있다.

기후솔루션은 다음과 같은 개선 방향을 제시한다.

- 기후 관련 전문성을 갖춘 독립이사 선임을 통한 이사회 역량 강화
- 이사회 차원에서 기후 전환 전략과 관련된 주요 의제를 정기적으로 검토하는 구조 마련
- 독립이사를 대상으로 한 기후 관련 교육의 체계적 운영
- 지속가능경영위원회의 활동과 의사결정 과정의 구체적인 공시

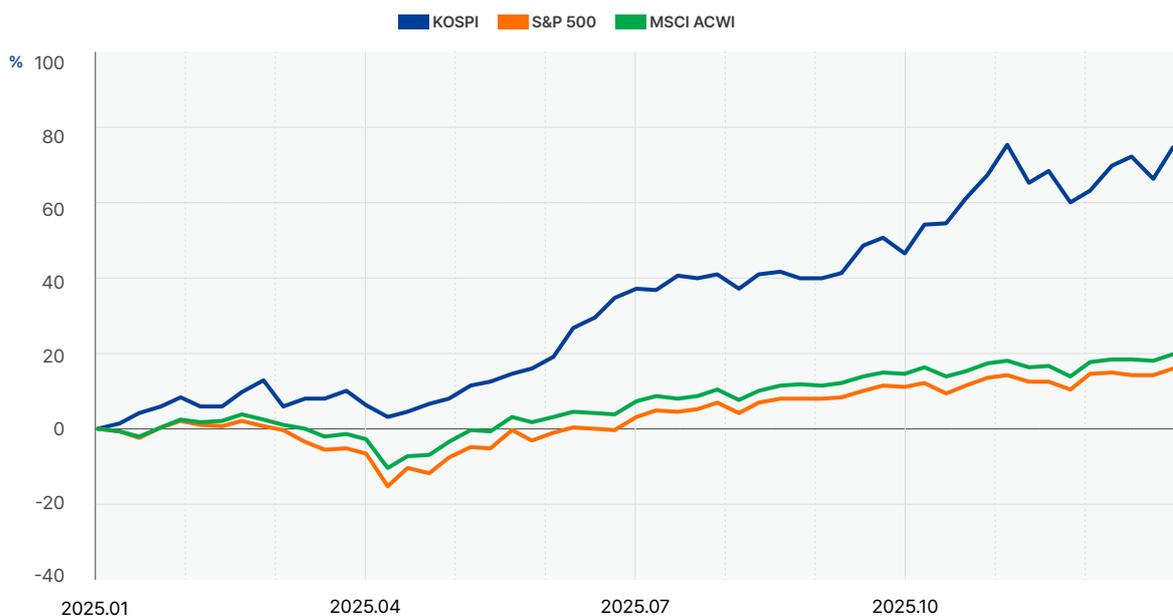
I. 서론

2025년은 한국 자본시장에서 의미 있는 해였다. 2025년 코스피의 성과는 '코리아 디스카운트'라는 표현을 무색하게 만들었다. 코스피는 지난해 82.9%의 수익률을 기록하며 S&P 500와 MSCI All-Country World Equity 대비 각각 63.9%p, 59.1%p 초과하는 성과를 보였다.(TR, USD 기준, [\[그림 1\]](#)) 이러한 흐름에는 여러 요인이 작용했으나, 지배구조 개선에 대한 기대 역시 중요한 배경 중 하나로 평가된다. 2025년 2월 상법 개정 논의가 본격화되며 투자자의 관심이 높아졌고, 이후 두 차례 개정을 통해 이사의 충실의무 대상에 '주주'를 명시적으로 포함하는 변화가 이루어졌다. 이는 한국 기업의 이사회 책임성과 지배구조가 투자 판단에서 중요한 요소로 작용해 왔음을 보여준다.

이러한 맥락에서 현대자동차의 기후 관련 지배구조를 살펴볼 필요가 있다. 기후 변화는 자동차 산업의 사업 구조와 경쟁력에 직접적인 영향을 미치는 핵심 경영 요소이며, 이에 대한 이사회 차원의 감독과 의사결정 체계는 점점 더 중요한 평가 대상이 되고 있다. 그러나 현재의 지배구조가 이러한 중요성에 부합하는지는 별도의 검토가 필요하다.

기후솔루션은 이러한 문제의식에서 출발해, 현대자동차 지배구조 내에서 기후 관련 논의가 어떻게 이루어지고 있는지를 분석하고자 한다. 특히 이사회 산하 지속가능경영위원회의 역할과 구성에 주목한다. 본 보고서는 해당 위원회의 구성과 활동이 기업의 기후 대응과 관련된 투명성과 책임성을 강화하는 데 어떤 기능을 하고 있는지를 점검하고, 향후 보완이 필요한 지점을 제시하는 데 목적이 있다.

[그림 1] 2025년 코스피 및 주요 주가지수 추이



출처: Bloomberg

1) 지속가능경영위원회의 구성

2021년 3월, 현대자동차는 기존 '투명경영위원회'를 '지속가능경영위원회'로 개편했다. 위원회는 기존 사외이사 중심의 4명 규모에서, 현재는 사내이사 1명과 사외이사 6-7명으로 구성된 형태로 확대되어 운영되고 있다(현대자동차, 2022, [그림 2]).

다만 2021년 이후 위원으로 참여한 총 11명의 사외이사 가운데 환경 또는 기후 분야를 전문 영역으로 하는 인물은 확인되지 않는다([표 1]). 이는 기후 리스크와 관련된 사안을 다룰 때 외부 전문성에 기반한 검토가 제한될 수 있음을 시사한다.

[그림 2] 현대자동차 이사회 및 이사회내위원회 조직도



출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2025)

[표 1] 2021년 이후 현대자동차 지속가능경영위원회를 역임한 사내 및 사외이사

성명	구분	전문분야	최초선임일	임기만료(예정일)	비고
최은수	사외이사(Independent)	법무 (변호사)	2017.3.17	2023.3.18	
윤치원	사외이사(Independent)	국제금융, 기업경영	2019.3.22	2025.3.23	
이상승	사외이사(Independent)	경제학, 거버넌스 (교수)	2019.3.22	2025.3.23	
유진 오 (Eugene M. Ohr)	사외이사(Independent)	글로벌 비즈니스, 자산운용	2019.3.22	2025.3.23	
장재훈	사내이사(Inside)	국내사업 등	2021.3.24	2024.12.31	사임
심달훈	사외이사(Independent)	회계, 재무, 세무	2021.3.24	2027.3.20	
이지윤	사외이사(Independent)	미래기술 (교수)	2021.3.24	2027.3.20	
무뇨스 바르셀로 호세 안토니오	사내이사(Inside)	업무 총괄	2023.3.23	2026.3.22	
장승화	사외이사(Independent)	법학, 국제통상 (교수)	2023.3.23	2026.3.22	
최윤희	사외이사(Independent)	법학, 노동법 (교수)	2023.3.23	2026.3.22	
김수이	사외이사(Independent)	국제금융, 글로벌 비즈니스, 자산운용	2025.3.20	2028.3.19	
도진명 (Jim Myong Doh)	사외이사(Independent)	미래기술, 기업경영	2025.3.20	2028.3.19	
벤자민 탄 (Benjamin Tan)	사외이사(Independent)	글로벌 비즈니스, 자산운용	2025.3.20	2028.3.19	

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2022-2025)

2) 지속가능경영위원회의 운영 현황과 의결 구조

2021년 3월, 현대자동차는 기존 '투명경영위원회'를 '지속가능경영위원회'로 변경하며 위원회의 역할과 기능을 확대하겠다고 밝힌 바 있다(현대자동차, 2022). 해당 위원회는 의결이 필요한 안건에 대해 위원들이 투표권을 행사하는 구조로, 실질적인 의사결정 과정에 참여하도록 설계되어 있다.

2024년 한 해 동안 지속가능경영위원회는 총 9차례 개최되었다. 이 가운데 22건은 보고 안건으로, 17건은 의결 안건으로 상정되었으며 모든 의결 안건이 가결되었다. 또한 2021년 이후 위원회에 참여한 사내이사 및 사외이사 가운데 찬성률이 공시된 인원 10명의 의결 결과는 모두 100% 찬성으로 나타난다. 다만 벤자민 탄, 도진명, 김수이 등 2025년에 새로 선임된 위원은 아직 찬성률이 공시되지 않았다.(표 2)

이와 같은 의결 결과는 위원회가 원활하게 운영되고 있음을 보여주는 한편, 사외이사가 수행해야 할 감시와 견제 기능이 의사결정 과정에서 충분히 발휘되고 있는지에 대해서는 의문을 제기한다.

[표 2] 현대자동차 지속가능경영위원회 사외이사의 찬성률(%)

이사	2021년	2022년	2023년	2024년
최은수	100	100	100	-
윤치원	100	100	100	100
이상승	100	100	100	100
유진 오 (Eugene M. Ohr)	100	100	100	100
심달훈	100	100	100	100
이지윤	100	100	100	100
장승화	-	-	100	100
최윤희	-	-	100	100
김수이	-	-	-	-
도진명 (Jim Myong Doh)	-	-	-	-
벤자민 탄 (Benjamin Tan)	-	-	-	-

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2022-2025)

3) 지속가능경영위원회의 활동 범위와 기후 안건의 비중

정관 및 이사회 규정에 따르면, 이사회의 심의·의결사항은 '사업의 계획과 운영에 관한 사항' 등을 포함해 비교적 폭넓게 규정되어 있다(자료 1, 2). 지속가능경영위원회 역시 이러한 범위 내에서 다양한 안건을 다룰 수 있는 구조를 갖고 있다. 기후 관련 사안을 별도로 명시하지 않더라도, 전환 투자, 전기차 전략, 배출 저감 설비 투자, 탄소비용 대응, 공급망 규제 대응 등은 모두 '사업 계획과 운영', '주요 투자 및 리스크 관리' 범주에 포함될 수 있다. 이는 이사회와 위원회가 기후 관련 사안을 다룰 수 있는 제도적 기반을 이미 갖추고 있음을 보여준다.

지속가능경영위원회는 2021년부터 2024년까지 매년 평균 8-9회의 회의를 개최하며 다수의 안건을 논의해 왔다. 다만 공시된 회의 안건을 기준으로 보면, 기후변화와 직접적으로 관련된 안건은 매년 제한적인 수준에 그친다. 'ESG 추진 방향 승인의 건'과 같은 포괄적·일반적인 안건을 제외할 경우, 기후변화 대응을 별도로 다룬 안건은 연간 1회 수준으로 확인된다. 그마저도 '탄소중립 전략 업데이트 승인의 건'과 같이 기존 전략을 보고·승인하는 형식의 안건이 중심을 이루고 있다.([자료 4])

사외이사를 대상으로 한 교육 역시 전반적인 ESG 주제를 중심으로 이루어져 왔다. 기후를 주요 주제로 한 교육 사례는 2021년 이후 일부 시점에 확인된다. 예를 들어 2021년 9월에는 ESG 및 기후변화 관련 현황과 리스크, 대응방안이 다뤄졌고, 2023년 4월에는 주요 리스크 관리 현황과 전기차 중장기 사업전략이 포함된 교육이 진행됐다. 2024년에는 배터리 기술 동향, 상용차 전동화 전환, 수소 비즈니스 전략 등 사업과 연계된 주제가 중심이 되었다. 다만 기후 리스크 자체를 독립적인 주제로 지속적으로 다루는 교육은 제한적으로 확인된다.

기후 리스크 대응은 전동화 전환, 투자 계획, 규제 대응 등 기업의 중장기 전략과 밀접하게 연결되는 사안이다. 그럼에도 불구하고 공시된 안건과 교육 내용을 종합해 보면, 이를 독립적인 안건으로 반복적으로 다루거나 전략·재무 리스크 관점에서 심층적으로 검토한 정황은 제한적으로 나타난다. 이는 기후 안건을 다룰 권한 자체의 부재라기보다, 해당 사안을 이사회 차원의 핵심 의제로 얼마나 명시적으로 다루고 있는지에 대한 점검 필요성을 보여주는 대목이다.

[자료 1] 정관에서 정하고 있는 이사회 의 심의·의결사항

- 국내외 공장, 지점 또는 출장소의 설치
- 우선주식에 대한 우선배당율
- 신주발행에 관한 사항
- 주식매수선택권에 관한 사항
- 신주 발행가액
- 전환사채 발행에 관한 사항
- 명의개서대리인 및 그 사무취급장소와 대행업무의 범위
- 임시주주총회 소집 등을 위한 주주명부 폐쇄 또는 기준일 결정
- 주주총회의 소집
- 대표이사의 선임
- 이사회 의 의장 선임
- 사채의 발행
- 이사회 내 위원회의 조직 및 운영에 관한 사항
- 분기배당
- 회사의 안전 및 보건에 관한 연간 계획

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2025)

[자료 2] 이사회 규정에서 정하고 있는 이사회의 심의·의결사항

- 주주총회의 소집
- 영업보고서의 승인
- 대차대조표, 손익계산서, 그 밖에 회사의 재무상태와 경영성과를 표시하는 서류 그 부속 명세서 승인
- 주주총회에 부의할 의안
- 사업의 계획과 운영에 관한 사항
- 회사의 예산·결산
- 국내외 주요 신규투자계획
- 대표이사의 선임 및 해임
- 위원회의 설치와 그 위원의 선임 및 해임
- 이사회 내 위원회의 결의사항에 대한 재결의
- 지점의 설치, 이전 또는 폐지
- 지배인의 선임 및 해임
- 간이합병, 간이분할합병, 소규모합병 및 소규모분할합병의 결정
- 신주의 발행
- 사채의 발행
- 준비금의 자본전입
- 전환사채, 신주인수권부사채 및 기타 법령에서 허용하는 신종사채의 발행
- 해외증권의 발행
- 자기주식 취득 및 처분
- 분기배당
- 주식매수선택권 부여의 취소
- 동상적인 상거래행위 범위를 넘는 차입, 채무보증, 주요재산의 취득 및 처분과 관리에 관한 사항
- 이사의 경업 및 이사와 회사간의 거래의 승인
- 기타 법령 또는 정관, 주주총회에서 위임된 사항 및 이사회 의장 또는 대표이사가 회사 운영상 중요하다고 판단하여 이사회에 부의하는 사항

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2025)

[자료 3] 이사회 내 지속가능경영위원회 주요 역할

1. 대규모 내부거래, 특수관계인간 거래 승인
2. 윤리경영, 사회공헌 관련 주요 정책 승인
3. 기업지배구조현장 개정
4. 주요 투자, 출자, 채무보증 등 심의
5. 이사 등과 회사간의 거래 심의
6. 준법지원·감시체계 구축 및 운영 등 관련 위원회가 중요하다고 판단 하는 사항
7. 기타 주주권익보호 관련 위원회가 중요하다고 판단하는 사항 등

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2025)

[자료 4] 지속가능경영 위원회 개최내역 중 기후 관련 안건 (2021-2024)

- 2021년 (회의 8회 개최, 보고 사항 21건, 의결이 필요한 안건 20건)
'현대자동차 탄소중립 전략' 보고사항으로 1건
- 2022년 (회의 8회 개최, 보고 사항 27건, 의결이 필요한 안건 14건)
'현대자동차 탄소중립 추진 현황' 보고사항으로 1건
- 2023년 (회의 8회 개최, 보고 사항 30건, 의결이 필요한 안건 20건)
'현대자동차 탄소중립 핵심과제 추진 승인의 건' 결의사항으로 1건
- 2024년 (회의 9회 개최, 보고 사항 22건, 의결이 필요한 안건 17건)
'현대자동차 탄소중립 전략 업데이트 승인의 건' 결의사항으로 1건

출처: 현대자동차 기업지배구조보고서(2022-2025)

II. 본론

1) 글로벌 기준 대비 현대차의 기후거버넌스 (CA100+ Climate Governance)

글로벌 투자자들이 요구하는 기후 거버넌스의 기준은 무엇이며, 이러한 기준에 비추어 볼 때 현대차는 어느 수준에 위치해 있을까.

기후행동 100+(Climate Action 100+, CA100+)는 세계 주요 온실가스 배출 기업들이 기후변화에 적절히 대응하도록 유도하기 위해 구성된 투자자 주도의 이니셔티브다. 이들은 기업의 기후 리스크 대응 수준이 장기적인 기업가치에 직접적인 영향을 미친다는 전제 아래, 탄소중립 기후 벤치마크를 통해 기업의 대응 수준을 체계적으로 평가하고 있다.

해당 벤치마크는 총 11개의 지표를 통해 기업을 평가하며, 이 중 하나가 '기후 거버넌스'이다. 이 항목에서는 핵심적으로 다음 세 가지를 6개의 측정지표를 통해 확인한다. 1) 이사회가 기후변화를 명확히 감독하고 있는지, 2) 최고경영진의 보상체계에 기후 성과 요소가 반영되어 있는지, 그리고 3) 이사회가 기후 리스크를 평가·관리할 수 있는 역량을 갖추고 있는지 여부다. 이러한 CA100+ 기준은 현대자동차의 기후 거버넌스 구조를 글로벌 투자자 관점에서 점검할 수 있는 비교 틀로 활용될 수 있다.

현대자동차는 현재 CA100+의 직접적인 평가 대상 기업에는 포함되어 있지 않다. 다만 BMW, Toyota 등 주요 글로벌 완성차 기업 12개사가 평가 대상에 포함되어 있어, 이들의 결과는 산업 내에서 투자자들이 기대하는 최소한의 기준을 보여주는 참고 지표로 활용될 수 있다.

CA100+의 평가 결과에 따르면, 이들 12개 글로벌 완성차 기업은 기후 거버넌스 6개 측정지표 가운데 평균적으로 약 2.2개를 충족하고 있는 것으로 나타난다(표 3). 상위 기업으로는 6개 중 5개의 측정지표를 충족한 Mercedes-Benz Group AG가 있다.

같은 기준으로 볼 때, 현대차는 6개 기후 거버넌스 지표 중 2개 항목을 부분적으로 충족하는 수준으로 확인된다. 현대자동차는 2025 지속가능경영보고서를 통해 지속가능경영위원회가 반기마다 기후변화를 포함한 ESG 현안에 대해 논의하고, 관련 이슈에 대해 결의 및 감독 역할을 수행하고 있다고 밝혔다(1.A). 또한 CEO 성과평가 항목에 탄소중립 목표 대비 이행률과 탄소중립 이행체계 구축 수준이 포함되어 있다고 공시한다(2.A). 이는 경영진 보상에 기후 성과 요소가 일부 반영되고 있음을 보여준다.

다만 기후변화 관련 논의가 ESG 전반을 다루는 틀 안에서 설명되고 있어, 기후 리스크가 이사회 차원의 독립적인 감독 의제로 운영되고 있는지는 공시만으로 확인하기 어렵다. 기후 전문성, 역량 평가 및 강화 조치 등 다른 세부 항목 역시 공시된 정보만으로는 평가에 한계가 있다.

[표 3] CA100+의 기후거버넌스 평가지표와 그에 따른 Mercedes-Benz Group AG 를 포함한 12개 자동차 사에 대한 평가

기업	Mercedes-Benz Group AG	Honda Motor Co., Ltd.	Stellantis N.V.	Volkswagen AG	Bayerische Motoren Werke AG	Ford Motor Co.	Nissan Motor Co., Ltd.	Renault S.A.	Suzuki Motor Corp.	General Motors Co.	Toyota Motor Corp.	SAIC Motor Corp. Ltd.
1. 이사회차원의 기후변화 감독												
A. 회사는 이사회 또는 이사회 산하 위원회가 기후변화 리스크 관리를 감독하고 있다는 증거를 공시하고 있다.												
	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	X
B. 이사회 차원에서 기후변화 책임을 지는 직책이 명확히 지정되어 있다.												
	O	O	O	O	X	X	O	X	O	X	X	X
2. 임원 보상 체계에 기후성과 요소 포함												
A. CEO 및/또는 다른 고위 경영진의 보상 체계에 기후성과(KPI)가 명시적으로 포함되어 있으며, 이는 성과연계 보상 결정에 반영된다.												
	O	X	X	O	O	X	X	O	X	X	X	X
B. CEO 및/또는 다른 고위 경영진의 보상 체계에 회사의 온실가스(GHG) 감축 목표 달성에 대한 진척도가 KPI로 포함되어 있으며, 이는 성과연계 보상에 영향을 준다.												
	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3. 이사회는 기후 관련 리스크-기회를 평가하고 관리할 수 있는 충분한 역량을 갖추고 있다.												
A. 회사는 이사회의 기후 관련 역량을 평가하고, 그 결과를 공시하였다.												
	O	O	O	X	X	O	X	X	X	X	X	X
B. 회사는 이사회 기후 역량 평가에 사용된 기준과, 이러한 역량을 강화하기 위한 조치를 상세히 제공하고 있다.												
	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

출처: Climate Action 100+

2) 그룹 내 탄소중립 목표의 정합성과 공급망 리스크

자동차 산업에서 철강은 핵심 원자재다. 일반적으로 차량 중량의 약 60%(WorldAutoSteel, n.d.), 1대당 약 900kg 수준을 차지하는 것으로 추정되며(Hascal Steel Company, 2024), 전동화 전환 이후에도 구조용 소재로서 중요성이 유지된다. 현대제철은 현대차의 철강 공급망에서 주요한 계열사(현대차 지분 약 6.87%)다. 자동차 제조사가 그룹 내 철강사를 핵심 공급원으로 두는 구조는 글로벌 완성차 산업에서 흔치 않다. 이는 공급망 안정성과 품질 관리를 위한 전략적 선택으로 해석된다. 2023년 현대제철 경영진에 따르면, 자동차용 강재 생산량의 80% 이상이 현대차와 기아에 공급되고, 약 17%가 해외 완성차 업체에 공급된다(기후솔루션, 2025). 이는 철강이 그룹 내 생산 체계에서 차지하는 비중이 높음을 보여준다.

현대자동차의 지속가능경영보고서에 따르면, 전체 온실가스 배출(Scope 1·2·3) 가운데 Scope 3의 Category 1(공급망, 구매한 원자재 및 부품) 비중은 약 15% 수준이다([표 4]). Category 1에는 철강과 알루미늄 등 주요 원소재가 포함된다. 회사는 철강 사용량을 별도로 공시하고 있으며([표 5]), 해당 소재가 생산 구조와 탄소 배출 구조 양측면에서 중요한 요소를 시사한다. 이에 따라 현대자동차는 저탄소 철강 확대 적용, 전기로 기반 저탄소 철강 도입 검토(2029년 완공 예정인 현대제철 루이지애나 전기로), 재활용 소재 확대 등 철강 중심의 감축 로드맵을 제시하고 있다. 철강은 단순한 원자재를 넘어, 그룹 차원의 탈탄소 전략을 구성하는 핵심 축으로 인식되고 있다.

한편, 그룹 내 탄소중립 목표 달성 시점이 다르다. 현대자동차는 2045년을, 현대제철은 2050년을 목표로 제시한다. 철강이 차량 생산 과정과 Scope 3 배출에서 차지하는 비중을 고려할 때, 이러한 목표 시점의 차이는 공급망 전환 속도와 투자 일정, 비용 구조와 연결된다. 전환 투자, 저탄소 소재 확보, 배출 저감 기술 도입과 같은 사안은 완성차와 소재 기업 간 실행계획의 정합성이 중요한 영역이다.

현대자동차는 주요 계열사 CEO가 참여하는 '그룹 탄소중립 위원회'를 운영하고 있다([그림 3]). 이는 그룹 차원의 전환 전략과 이행 현황을 조율·점검하는 구조가 존재함을 의미한다. 이러한 실행 거버넌스가 마련되어 있는 만큼, 완성차와 철강 계열사 간 탄소중립 목표 시점과 감축 경로의 정합성 역시 그룹 차원에서 논의될 수 있는 사안이다. 동시에 이사회와 지속가능경영위원회는 현대자동차의 중장기 전략과 투자 판단이 주요 공급망 계열사의 감축경로와 정합성을 갖추고 있는지 감독해야 한다. 이는 공급망 기반 전환 전략의 실현 가능성과 일관성을 판단하는 중요한 기준이다.

[표 4] 현대자동차 온실가스 배출량

(단위: tCO ₂ -eq)	2022년	2023년	2024년
Scope 1	719,949	696,590	679,822
Scope 2 (시장 기반)	1,684,120	1,579,161	1,417,987
Scope 3	137,935,453	148,126,153	147,253,154
Category 1	19,852,763	23,518,427	22,971,847
	14.1%	15.6%	15.4%

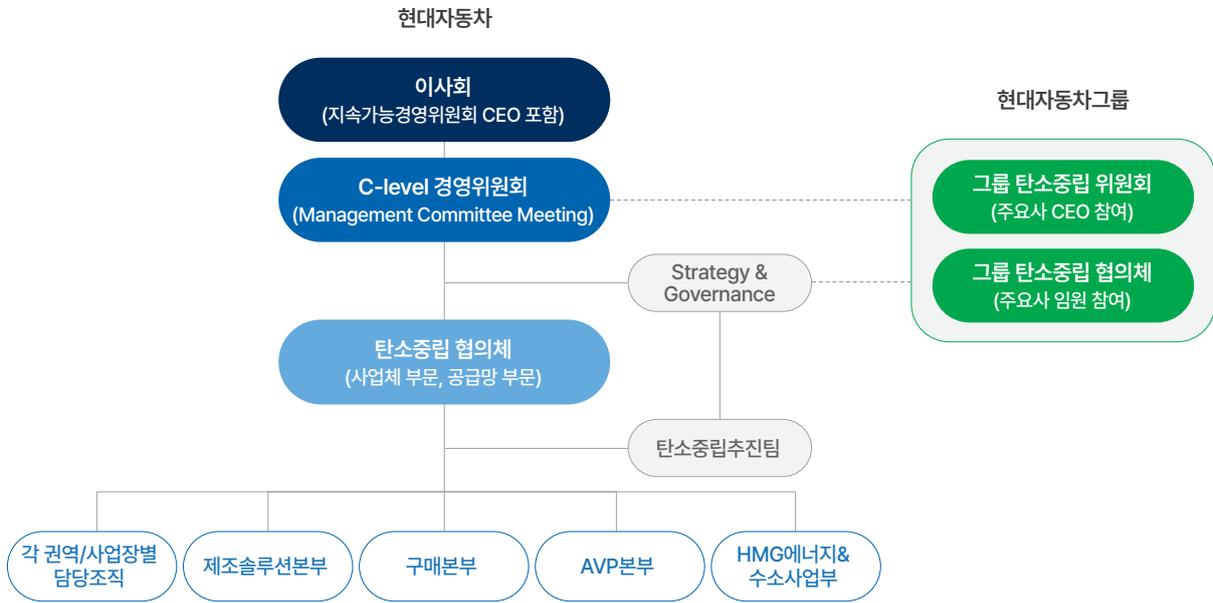
출처: 현대자동차 지속가능성 보고서 2025

[표 5] 현대자동차 주요 원자재 사용량

(단위: 톤)	2022년	2023년	2024년
철 사용량	1,151,012	1,230,799	1,238,092
철 스크랩	388,900	410,665	407,423
알루미늄 사용량	146,270	156,930	138,184
알루미늄 스크랩	41,773	39,116	40,963

출처: 현대자동차 지속가능성 보고서 2025

[그림 3] 현대자동차 기후변화 대응 거버넌스



출처: 현대자동차 지속가능성 보고서 2025

3) CBAM 적용 범위 확대와 수출·공급망 리스크

2025년 12월, 유럽연합 집행위원회는 탄소국경조정제도(Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)를 강화·보완하기 위한 추가 제안을 발표했다. 이번 제안의 핵심 중 하나는 적용 범위의 단계적 확대다. 기존 CBAM은 철강, 알루미늄, 비료, 전력 등 탄소 집약적 기초 소재 산업을 중심으로 설계되었으나, 2028년 이후에는 이들 소재를 사용해 생산된 하위 제품까지 규제 범위를 넓히는 방안이 포함됐다. 현재 CBAM은 2026년 1월 1일부터 유예기간인 '전환 기간'을 종료하고 본격적인 '시행 단계'로 진입했으며, 이후 제도 보안을 통해 적용 대상이 점차 확대되는 구조다.

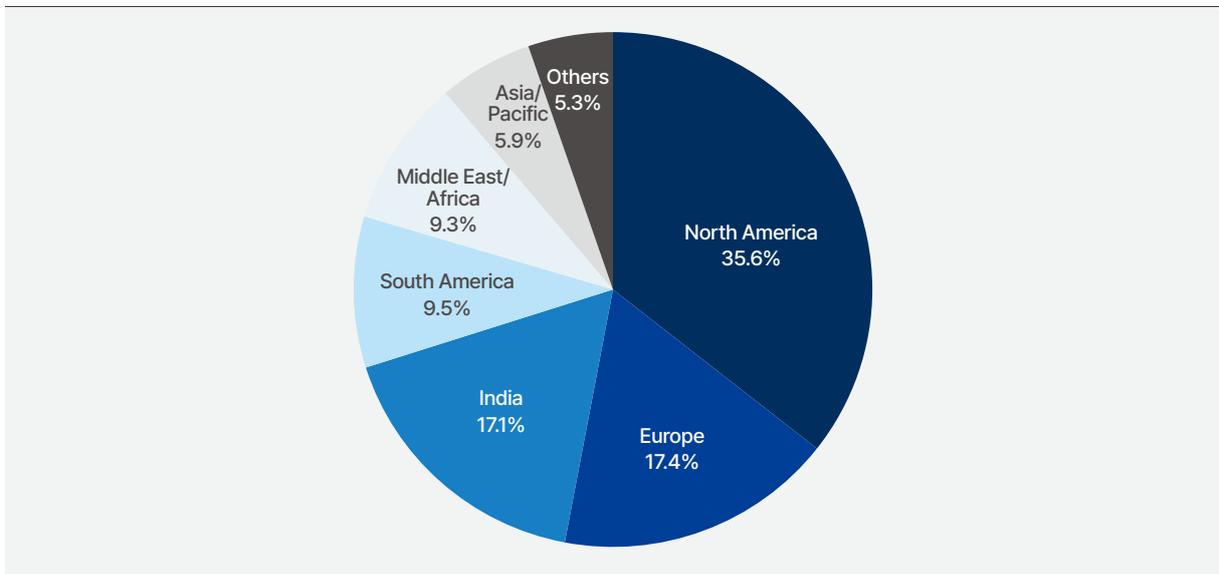
CBAM은 개별 기업의 직접 배출을 넘어 공급망 단계에서 발생하는 배출까지 관리 대상으로 포함한다. 향후 하위 제품까지 적용 범위가 확대될 경우, 완성차 기업은 원소재 생산 단계의 탄소 집약도에 따라 추가 비용 부담을 질 수 있다. 특히 철강과 알루미늄은 차량 생산에서 핵심 소재로 사용되며, 해당 소재의 탄소 배출 수준은 조달 전략과 투자 판단에 직접적으로 영향을 미친다.

현대자동차는 철강 등 주요 소재를 그룹 내에서 조달하는 수직계열화 구조를 갖추고 있다. 이러한 구조는 비용과 품질 관리 측면에서는 강점이지만, 동시에 소재 단계의 배출 관리와 규제 리스크가 내부 전략과 밀접하게 연결되는 체계이기도 하다. CBAM 확대는 이 같은 구조 속에서 공급망 관리와 비용 구조 전반을 재검토하게 만드는 요인으로 작용할 수 있다.

유럽은 현대자동차의 핵심 수출 시장이다. 2025년 도매 판매 60만 대(전체의 17%)를 기록하며, 미국에 이어 두 번째로 큰 수출 시장 비중을 차지했다(현대자동차, 2026, [그림 4]). 경영진 역시 유럽 시장에서의 경쟁을 주요 과제로 언급한 바 있다(Financial Times, 2026). CBAM 적용 범위 확대는 단순한 환경 규제를 넘어, 해당 시장에서의 가격 경쟁력과 수익성에 영향을 미칠 수 있는 중장기적 경영 리스크로 해석된다.

적용 시점이 2028년 이후로 예상되는 만큼, 이는 단기 대응 사안이 아니라 전략 차원의 준비가 요구되는 영역이다. 공급망과 연결된 규제 리스크는 이사회와 지속가능경영위원회 차원에서 체계적으로 검토해야 할 사안이다.

[그림 4] 현대자동차 2025년 지역별 수출 비중 (도매기준)



출처: 현대자동차

III. 결론 및 제언

2025년 7월 상법 개정을 통해 상장회사의 독립이사 도입 및 선임 비율이 기존 '이사 총수의 4분의 1 이상'에서 '3분의 1 이상'으로 확대되었다. 현대자동차는 이미 사내이사 5명, 사외이사 7명으로 구성되어 사외이사 비율이 약 58% 수준에 이르기 때문에 형식적인 규제 적용 대상에는 해당하지 않는다. 그러나 이번 제도 변화는 이사회가 수행해야 할 독립적 견제 기능이 기업 지배구조에서 핵심적인 요소로 인식되고 있음을 보여준다.

본 보고서는 서론에서 현대자동차 이사회와 지속가능경영위원회의 기후 감독 기능에 대한 문제의식을 제기하고, 본론에서는 이를 둘러싼 주요 사례와 비교기준을 통해 이사회 차원에서 다뤄야 할 기후 관련 전략 이슈들을 살펴보았다. 위원회의 구성과 전문성, 의사결정 구조, 안건 구성 등을 종합해 보면, 기후 리스크가 이사회 차원에서 얼마나 명확하게 다뤄지고 있는지에 점검이 필요하다. 또한 글로벌 투자자 기준(CA100+)과의 비교, 그룹 내 탄소중립 목표 시점의 차이, CBAM 확대와 같은 공급망 기반 규제 리스크는 기후 이슈가 단순한 환경 의제를 넘어 경영·재무·전략 리스크로 확장되고 있음을 보여준다.

기후 거버넌스의 실질적 강화는 향후 기업의 중장기 전략과 경쟁력 측면에 영향을 미치는 핵심 과제다. 특히 기후 전환과 관련된 의사결정은 투자, 공급망, 규제 대응 등 다양한 경영 영역과 연결되기 때문에, 이사회 차원의 감독 기능이 보다 명확하게 작동하는 구조를 갖추는 것이 중요하다.

이에 따라 기존 거버넌스 구조 내에서 기후 감독 기능을 보다 명확히 하기 위한 다음과 같은 개선을 제언한다.

• 기후 관련 전문성을 갖춘 독립이사 선임을 통한 이사회 역량 강화

현재 위원회에는 기후 분야의 전문성을 갖춘 독립이사가 확인되지 않는다. 전환 전략과 규제 대응이 경영 의사결정과 직결되는 상황에서, 관련 경험을 갖춘 독립이사의 참여는 이사회 차원의 판단 역량을 강화할 수 있다.

• 이사회 차원에서 기후 관련 정책 및 전환 전략에 대한 정기적 검토와 권고 기능 강화

기후 이슈는 투자, 공급망, 규제 대응과 연결되는 중장기 전략 사안이다. 이사회 차원에서 기후 관련 정책과 전환 전략을 주요 안건으로 정기적으로 검토하고 권고하는 기능을 강화할 필요가 있다.

• 독립이사를 대상으로 한 기후 관련 교육의 빈도와 심화 수준 확대

현재 일부 교육이 진행되고 있으나, 기후 리스크를 독립적인 경영 의제로 지속적으로 다루는 체계는 충분하지 않다. 기후 관련 교육을 정례화하고 심화할 필요가 있다.

• 지속가능경영위원회의 활동과 성과에 대한 보다 구체적인 공시를 통해 의사결정 과정의 투명성 제고

감독 기능의 실질적 작동 여부를 확인할 수 있도록, 위원회의 논의 내용과 의사결정 과정 과정에 대한 공시를 구체화할 필요가 있다.

참고 문헌

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Bayerische Motoren Werke AG.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/bayerische-motoren-werke-aktiengesellschaft-bmw/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Ford Motor Co.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/ford-motor-company/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: General Motor Co.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/general-motors-company/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Honda Motor Co., Ltd.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/honda-motor-co-ltd/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Mercedes-Benz Group AG.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/mercedes-benz-group-ag/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Nissan Motor Co., Ltd.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/nissan-motor-co-ltd/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Renault S.A.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/renault-s-a/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: SAIC Motor Corp. Ltd.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/saic-motor-corp-ltd/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Stellantis N.V.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/stellantis-nv/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Suzuki Motor Corp.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/suzuki-motor-corp/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Toyota Motor Corp.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/toyota-motor-corp/>

Climate Action 100+. (2025). Company assessment: Volkswagen AG.
<https://www.climateaction100.org/company-assessments/volkswagen-ag/>

European Commission. (2025). Commission strengthens the Carbon Border Adjustment Mechanism.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_3088

Financial Times. (2026). Hyundai 'ready to fight' Chinese rivals in Europe.
<https://www.ft.com/content/04a3f19a-aafb-411b-9b3a-b82d5c6a375d>

Hascall Steel Company. (2024). Steel: Making vehicles lighter and reducing emissions.
<https://hascallsteel.com/steel-making-vehicles-lighter-reducing-emissions/>

WorldAutoSteel. (n.d.). Recycling and life cycle thinking.

<https://www.worldautosteel.org/life-cycle-thinking/recycling/>

금융감독원. (2025). 현대제철 분기보고서(2025.09). 전자공시시스템(DART).

<https://dart.fss.or.kr/dsaf001/main.do?rcpNo=20251114002160>

기후솔루션. (2025). 현대의 '친환경' 철강툭아보기: 화석연료 사용이 브랜드를 위협한다.

https://content.sfoc.tapahalab.com/files/research/Ppauule.pdf?_gl=1*28q1fw*_gcl_au*OTA1NTEyODk3LjE3Njk1ODQ3Mjc

법률신문. (2025). 상법개정㉔ 독립이사제 도입 - 이사회의 실질적 독립성을 요구하는 제도적 전환점.

<https://www.lawtimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=209505>

법무법인 세종. (2025). 상법 개정안의 주요 내용 및 시사점.

<https://shinkim.com/kor/media/newsletter/2893>

법제처. (2025). 상법(개정). 국가법령정보센터.

https://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?lang=KOR&hseq=54525

한국거래소. (2024). 주요사항보고서(현대자동차 (005380) 기업지배구조 보고서). KIND 전자공시시스템.

<https://kind.krx.co.kr/common/disclsvviewer.do?method=search&acptno=20240531000356&docno=&viewerhost=>

한국거래소. (2025). 주요사항보고서(현대자동차 (005380) 기업지배구조 보고서). KIND 전자공시시스템.

<https://kind.krx.co.kr/common/disclsvviewer.do?method=search&acptno=20250530000729&docno=&viewerhost=&viewerport=>

현대자동차. (2022). 2021년 기업지배구조 보고서. KIND 전자공시시스템.

<https://kind.krx.co.kr/external/2022/05/31/000788/20220531000113/2021%EB%85%84%20%ED%98%84%EB%8C%80%EC%9E%90%EB%8F%99%EC%B0%A8%20%EA%B8%B0%EC%97%85%EC%A7%80%EB%B0%B0%EA%B5%AC%EC%A1%B0%20%EB%B3%B4%EA%B3%A0%EC%84%9C.pdf>

현대자동차. (2023). 2022년 기업지배구조 보고서. KIND 전자공시시스템.

<https://kind.krx.co.kr/external/2023/05/31/000735/20230531000722/2022%EB%85%84%20%EA%B8%B0%EC%97%85%EC%A7%80%EB%B0%B0%EA%B5%AC%EC%A1%B0%20%EB%B3%B4%EA%B3%A0%EC%84%9C.pdf>

현대자동차. (2025). 2025 지속가능경영보고서.

<https://www.hyundai.com/content/dam/hyundai/kr/ko/images/company-intro/sustain-manage/2025/hmc-sr-kor-2025.pdf>

현대자동차. (2026). 2026년 현대자동차 연간 가이던스.

<https://www.hyundai.com/worldwide/ko/company/ir/financial-information/quarterly-earnings>



기후솔루션은 전 세계 온실가스 감축 및 올바른 에너지 전환을 위해 활동하는 비영리법인입니다.
리서치, 법률, 대외 협력, 커뮤니케이션 등의 폭넓은 방법으로 기후위기를 해결할 실질적 솔루션을 발굴하고,
근본적인 변화를 위한 움직임을 만들어 나갑니다.