

사전 외부검토(녹색채권 관리체계) 보고서

1. 발행자 명	현대카드 주식회사		
2. 외부검토기관	NICE신용평가(주)	아웃소싱 기관	해당사항 없음
3. 작성일자 ^주	2023.06.05	현장검증 일자	해당사항 없음

4. 외부검토 요약

NICE신용평가(주)는 현대카드(주)(이하 '회사')의 녹색채권 관리체계(GBF: Green Bond Framework)가 대한민국 환경부가 발행한 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)의 요구사항을 충족하고 있는지를 검토하였다.

관리체계의 핵심요소에 대하여 기업이 제시한 서류를 검토한 결과, 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』에서 제시한 요구사항을 모두 반영하였으며, 대한민국 환경부가 발행한 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 부합하게 관리체계가 마련되어 한국형 녹색채권에 [적합] 한 것으로 판단된다.

본 외부검토는 녹색채권 발행 전 외부검토로, 회사가 제시한 제한된 정보에 기초하여 이루어졌으며, 외부검토 의견 또한 제한적으로 사용되어야 한다.

구 분		적합 여부	종합 의견
녹색채권 원칙 (관리체계) 4대 핵심요소	자금의 사용	적합	적합
	평가 및 선정 절차	적합	
	자금의 관리	적합	
	보고	적합	

주: 작성일자는 외부검토기관의 평가일자임

5. 외부검토 개요

5.1 발행자

기관명	현대카드 주식회사	설립일	1984. 10. 02
대표이사	정태영, 김데이비드덕한	대표 업종 (업태)	금융업 / 신용판매금융
본사 주소	서울시 영등포구 의사당대로 3	신용등급 (회사채 기준)	AA/Stable NICE신용평가(주)
자본금	8,023억원 (2022년말 기준)	상장 여부	비상장
매출액	30,162억원 (2022년, 연결기준)	주주 현황	현대자동차 36.96% 현대커머셜 34.62% 푸본은행 9.99% 푸본생명 9.99% 기아 6.48% 기타 1.96%

5.2 외부검토기관

기관명	NICE신용평가(주)		
외부검토기관 등록번호	해당사항 없음(예비등록 상태)		
참여인력 (외부검토 전문인력)	1. 이승태 투자평가본부 본부장		02-2014-6331 stlee@nicerating.com
	전문분야	금융(녹색채권 등 ESG채권, 사업성평가)	
	2. 송미경 투자평가본부 ESG사업실 실장		02-2014-6216 mksong@nicerating.com
	전문분야	환경(녹색채권 등 ESG채권, 에너지산업)	
	3. 이정현 투자평가본부ESG사업실 팀장		02-2014-6291 jh.lee@nicerating.com
	전문분야	금융(신용평가, 녹색채권 등 ESG채권)	
	4. 박수민 투자평가본부 ESG사업실 연구원		02-2014-6215 smpark@nicerating.com
	전문분야	환경(녹색채권 등 ESG채권, ESG평가)	
보고서 공개일	2023.06.08		

5.3 외부검토 방법론

본 외부검토는 녹색채권 발행 전 사전적으로 수행하는 외부검토로, 발행사의 녹색채권 관리체계(GBF)가 대한민국 환경부의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)의 요구사항을 충족하고 있는지의 여부에 대한 검토이다. NICE 신용평가는 회사의 녹색채권 관리체계 검토를 위하여 다음의 절차를 수행하였으며, 당사의 ESG인증평가 방법론은 당사 홈페이지에 공시되어 있다.

- ① 회사의 녹색채권 관리체계가 대한민국 환경부의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 부합하는지 여부 검토
- ② 회사의 녹색채권 관리체계 내 명시된 녹색프로젝트가 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 분류체계(Taxonomy), UN SDGs, NICE신용평가의 분류체계(Taxonomy)에 부합하는지 여부 검토
- ③ 국제 및 국내기준 부합여부의 근거가 되는 관련문서 확인 및 녹색채권 담당자와의 인터뷰(면담), 컨퍼런스 콜 등 시행

6. 세부 검토의견

6.1 개요

환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』에서는 녹색채권 발행의 목적, 발행자의 녹색경영 전략과 환경개선 목표와의 연계에 관한 사항 등에 대해 구체적으로 서술할 것을 권고하고 있다.

회사는 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 부합하는 4가지 핵심요소에 맞춰 자금이 사용될 수 있도록 규정하기 위해 관리체계를 작성하였다. 또한, 관리체계 내 관리체계의 목적, 지속가능경영을 위한 회사의 전략 등 ESG경영을 위한 노력에 대하여 구체적으로 설명하고 있어, 이를 고려할 때 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 [적합] 한 수준으로 작성된 것으로 판단된다.

6.2 자금의 사용

당사는 회사의 녹색채권 관리체계 내 명시한 환경(녹색) 대상 프로젝트에 대해 대한민국 환경부의 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 및 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 분류체계(Taxonomy), NICE신용평가의 분류체계(Taxonomy) 상 적합여부를 검토하였다.

본 관리체계는 투자 가능한 녹색프로젝트 목록을 담고 있으며, 회사는 녹색채권으로 조성된 재원을 해당 분야에 배분할 예정임을 명시하였다. 이를 종합적으로 고려할 때, 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 [적합] 한 수준으로 작성된 것으로 판단된다.

회사는 대한민국 환경부가 공표한 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG), 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인 기준 및 ICMA의 GBP에 따라 프로젝트를 선별하여 환경(녹색) 대상 프로젝트를 마련하였으며, 본 관리체계를 바탕으로 조달한 녹색채권은 회사의 관리체계 내 명시한 환경(녹색)대상 프로젝트 유형에 해당하는 프로젝트에 배분할 예정임을 밝혔다. 회사의 환경(녹색) 대상 프로젝트 유형은 대한민국 환경부가 공표한 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)에 따라 선정 되었으므로, 녹색채권 발행 및 채권 자금배분이 가능한 녹색프로젝트로 판단된다.

표 | 회사의 환경(녹색) 대상 프로젝트 유형

분야	경제 활동		세부내용
온실가스 감축	수송	무공해 운송	·전기수소 개인 차량 구입 관련 금융서비스 제공 ·여객/화물/선박의 운송을 위한 전기수소 차량 구입 관련 금융서비스 제공
		무공해 운송 인프라 구축 운영	·무공해 개인 이동 및 공유 운송 인프라 구축 ·육상/철도/선박 운송에 필요한 전기충전소, 전력망 접속 개선 등의 인프라를 구축
	산업	온실가스 감축 설비 구축 운영	·제조업, 서비스업에서의 연료전환, 자원효율 개선 등 온실가스를 감축하기 위한 설비 구축운영 활동
	발전·에너지	인프라 구축 운영	·재생에너지 관련 송배전 인프라 구축 ·바이오가스 수소 암모니아 이송 인프라 구축 개조 운영 ·폐열 냉열 공급 인프라 구축 개조 운영
	도시·건물	제로에너지 건축물 신규 건설	·그린 관련 건축물 신규 건설 지원
기후변화 적응	기후변화 적응	기후변화 적응 관련 교육문화 활동	기후변화 적응, 온실가스 감축 관련 문화 예술 활동 지원
생물다양성	생물다양성	산림생태계 복원	산림 등 생태계 복원을 위한 활동
		도시 내 탄소흡수원 조성	탄소 감축을 위한 도시 내 탄소흡수원 조성을 위한 활동

자료: 회사 관리체계

6.3 평가 및 선정 절차

당사는 본 관리체계를 통해 녹색 프로젝트 평가기준의 수립 여부와 프로젝트 선정을 위한 조직 구성 및 의사결정 구조 등을 검토하였다.

회사는 녹색 프로젝트 평가 및 선정절차 내에 프로젝트 목록에서 수행하고자 하는 프로젝트 후보군을 선별하고 선별된 후보군에 대하여 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 적합성판

단 부합여부를 확인하는 절차를 포함하고 있다. 이를 종합적으로 고려할 때, 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 [적합] 한 수준으로 작성된 것으로 판단된다.

회사의 녹색 프로젝트 평가 및 선정절차에 따르면 관리체계 내 명시된 자금 투입 대상을 바탕으로 계획사업의 주무부서인 PLCC 오토팀이 녹색경제활동에 부합하는 사업을 선정하여 녹색채권 주관부서인 카드재무팀에 제출한다. 녹색채권 주관부서는 한국형 녹색채권 가이드라인, 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 부합 여부, 환경 및 사회적 개선 효과 등을 평가하고, 적격성 판단 기준 및 배제기준을 명확히 적용하는 과정을 거쳐 녹색경제활동에 부합하는 사업을 선정하고, 녹색채권 발행자금 대상 녹색사업을 확정한다.

6.4 자금의 관리

당사는 본 관리체계를 통한 조달자금의 관리 및 운용의 점검 수준에 대해 검토하였으며, 미사용자금의 자금 투입 및 관리 계획에 대해 검토하였다.

내부 자금관리 시스템을 통한 현금흐름 점검 계획, 현금성 자산 및 단기금융상품으로 한정된 미사용자금의 운용규칙 등을 종합적으로 고려할 때, 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 [적합] 한 수준으로 작성된 것으로 판단된다.

회사는 녹색채권 발행 주관부서(카드재무팀)가 내부 영업시스템 및 회계 ERP 시스템을 통해 발행 자금을 지원 대상 사업에 배분하고 녹색채권 정보 및 자금 집행내역 등을 지속적으로 추적·관리 할 예정이다. 한편, 미사용자금에 대해서는 회사 내부 자금업무 규정 등에 의거하여 현금 및 현금성자산, 단기금융상품 등 유동성이 높은 금융상품으로 운용할 계획이다. 또한, 녹색프로젝트에 대한 자금배분 금액과 녹색채권 조달자금의 일치 여부 및 미사용 자금 발생 여부를 지속적으로 확인 및 관리할 예정이다.

6.5 보고

당사는 본 관리체계를 통한 자금 운용 현황 및 사업 진행에 대한 투자자 공시체계와 규정 등에 대해 확인하고, 향후 공시를 통해 계획중인 정보제공 수준에 대해 검토하였다.

본 관리체계는 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)에서의 사후보고에 대한 요구사항을 모두 충족하여 녹색채권 사후보고서 작성 및 공개, 외부검토에 대한 사항을 제시하고 있다. 또한, 녹색채권 사후 보고서에 대해 사후 외부검토를 받은 후 공개할 예정으로, 이를 종합적으로 고려할 때, 환경부의 『한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)』 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 [적합] 한 수준으로 작성된 것으로 판단된다.

회사는 환경부 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)에 따라 발행 후 발행자금 배분 완료 전 까지 자금배분 현황, 환경개선 영향 보고, 그밖에 중요한 변동사항 등을 포함한 사후(연례) 보고서를 연 1회 이상 공시하고, 자금배분 완료시점 또는 채권만기일까지 사후(최종) 보고서를 작성하여 사후 외부검토를 받아 공시할 예정임을 명시하였다. 본 관리체계 및 외부검토 보고서는 한국거래소 사회책임투자채권 전용 세그먼트에 공개하여, 투자자들이 보다 용이하게 확인 가능하도록 할 예정이다.

7. 기타 사항 (발행자 제공 문서 목록 등)

7.1 기타사항

당사는 회사의 윤리헌장 및 실천규범, 인권헌장, 협력사 행동규범, 다양성 정책 등 회사가 제공한 문서에 대해 검토하였다.

회사는 친환경 차량 판매에 대한 금융서비스 제공 및 정기적인 지속가능채권 발행을 통해 2030년까지 국내 친환경차 판매 비율 33%, 세계시장 점유율 10%를 달성하려는 정부의 친환경 자동차 정책에 부응하고 취약계층에 대한 금융지원을 통해 사회적 기업으로서의 책임을 수행하는 것을 ESG경영목표로 수립하였다. 해당 경영목표의 달성을 위해 환경측면에서는 친환경 차량 구매지원 및 전기차/수소차 기반 시설 등 친환경 사업 분야의 투자를 지속하고, 사회부문에서는 금융 취약계층 대상 금융서비스 지원 및 기초 인프라 구축 지원 등을 추진 과제로 삼고 있다.

회사는 2020 년 8월 윤리헌장 및 실천규범, 인권헌장, 협력사 행동규범 등 지속가능경영정책(ESG Policies)을 규정하였다. 또한, 불공정거래 제보 및 상담채널, 부정 및 비리에 대한 사이버감사실을 운영하고 있으며, 분기별 준법감시 보고 및 자체 준법점검을 실시하며 지속적 성장을 위해 리스크를 관리하고 있다

7.2 발행사 제공 문서 목록

- 녹색채권 관리체계
- 내부통제기준, 윤리강령
- 지속가능경영정책(윤리헌장 및 실천규범, 인권헌장, 협력사 행동규범, 다양성정책)

사전 외부검토(녹색분류체계 적합성판단) 보고서

적합성판단 요청자	현대카드(주)	최종 (종합) 판단 결과	적합 [M] 부적합 [I]
외부검토기관	NICE신용평가(주)		
금융상품	녹색채권		
녹색채권 발행(예정)금액	2,500억원	작성일자 ^주	2023.06.05
녹색채권 발행(예정)일자	2023.06.09.	아웃소싱 기관	해당사항 없음
녹색채권 만기(예정)일자	회차별 발행 상세 내역 참고	현장검증 일자	해당사항 없음

주: 작성일자는 외부검토기관의 평가일자임

회차별 발행 상세 내역

발행 회차/ 만기	발행예정액	발행예정일	만기예정일
874-1 회/ 3 년	500 억원	2023.06.09	2026.06.09
874-2 회/ 4 년	500 억원	2023.06.09	2027.06.09
874-3 회/ 5 년	100 억원	2023.06.09	2028.06.08
874-4 회/ 5 년	1,400 억원	2023.06.09	2028.06.09

조달자금 배분 총괄표

연번	프로젝트	부문	녹색분류체계 해당 경제활동	총 사업비 (A)	녹색채권 투입(예정)금액 (B)	자금조달 비율 (B/A)	자금배분 기간
1	친환경차량 금융서비스 지원 (신용카드 판매)	녹색	1. 온실가스 감축 다. 수송 (2) 무공해 차량· 철도차량· 건설기계· 농업기계· 선박· 항공기· 자전거 도입	2,500	2,500	100.0%	2023.06 ~2024.12
합계				2,500	2,500	100.0%	-

판단 결과 요약표			
프로젝트 명	친환경차량 금융서비스 지원 (신용카드 판매)	프로젝트 개요	친환경 차량인 전기차 및 수소차량에 대한 신차 결제 대금 지원
1 녹색 부문			
녹색분류체계 해당 경제활동	구 분	분 아	경 제 활 동
	제1절 녹색부문 1. 온실가스 감축	다. 수송	(2) 무공해 차량· 철도차량· 건설기계· 농업기계· 선박· 항공기·자전거 도입
	① 활동기준	적합	
	② 인정기준	적합	
	③ 배제기준	적합	
	④ 보호기준	적합	

1. 녹색채권 발행 프로젝트 개요

1.1 개요

[적합성판단 업무 개요]

적합성판단 요청자 현대카드(주)에서 제출한 친환경 차량 대상 금융서비스(신용카드 판매) 프로젝트에 대한 녹색분류체계 활동기준, 인정기준, 배제기준, 보호기준의 충족 여부를 검토하였다. 각 항목별로 다음의 기준에 따라 검토 수행하였으며 증빙이 필요한 사항에 대해서는 별도 요청하여 확인 완료하였다.

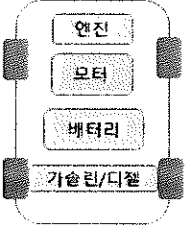
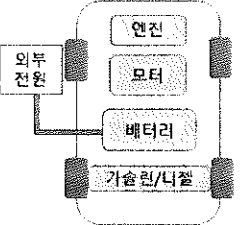
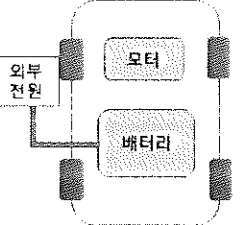
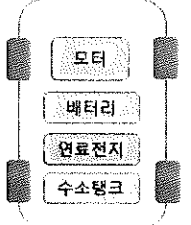
구 분	내 용	확인 자료
활동기준	무공해(전기, 태양광, 수소) 차량을 도입하는 활동 여부 확인	회사의 2022년 친환경차량 취급금액 및 취급대수 실적
인정기준	해당사항 없음	-
배제기준	공통배제기준 확인서 상 배제기준 검토 체크리스트를 토대로 산정한 리스크 점수와 이에 따른 대응 여부 확인을 통해 충족 여부 확인	공통 배제기준(개별 배제기준 有, 검토) 및
보호기준	보호기준 확인서 상 체크리스트 항목별 사업자 준수 의지를 표명한 자기 선언 여부 확인	보호기준 확인서

1.2 본 녹색채권 프로젝트 상세 내용

[친환경 자동차 확대 전망]

전세계적으로 환경 오염에 대한 관심이 늘어나면서 각국 정부는 환경 규제를 강화하는 한편, 친환경차 구매를 권장하기 위한 정책을 시행해오고 있다. '환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(친환경자동차법) 제2조' 정의에 따라 친환경차는 HEV(하이브리드), PHEV(플러그인하이브리드), BEV(전기차), FCEV(수소연료전지차) 등으로 분류된다. 전기자동차는 내연기관의 엔진을 대신하여 배터리의 전기에너지를 사용하는 전기모터만으로 구동되므로 내연기관 자동차 대비 배출되는 오염물질이 현저하게 적어 차세대 이동수단으로 급부상하고 있다. 특히, 배터리전기차(BEV, Battery Electric Vehicle)는 『대기환경보전법』에 따라 태양광자동차 및 수소전기차와 함께 제1종 저공해자동차로 지정되어 있고, 『친환경자동차법』에 따라 친환경차로 규정되어 온실가스 저감효과에 대한 기여를 인정받고 있다.

표 친환경차 분류 및 구조

하이브리드차 (HEV)	플러그인-하이브리드차 (PHEV)	전기차 (BEV)	수소연료전지차 (FCEV)
			
구분	내용		
하이브리드차 (HEV: Hybrid Electric Vehicle)	엔진과 모터 동력을 조합하여 구동하는 자동차로, 출발과 저속 주행 시 모터 동력만으로 주행하므로 내연기관차보다 연비가 높고 배기가스는 저감됨		
플러그인-하이브리드차 (PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	하이브리드차와 같이 엔진과 모터를 모두 사용하지만, 외부전원을 연결하여 배터리를 충전할 수 있다는 점에서 차이가 있음		
전기차 (BEV: Battery Electric Vehicle)	내연기관차와 달리 엔진이 없고 배터리에 충전된 전기를 이용해 모터를 구동하는 자동차		
수소연료전지차 (FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle)	엔진이 없다는 점은 전기차와 같지만, 수소와 공기 중의 산소를 반응시켜 얻은 전기를 이용해 모터를 구동한다는 점에서 차이가 있음		

자료: 글로벌 친환경차 시장 동향 및 특징, 한국은행(2022.02)

자동차산업의 전반적인 침체에도 불구하고 각국 정부의 적극적인 지원정책과 환경규제의 영향으로 2022년 글로벌 전기차(BEV) 판매량은 2021년 대비 1.7배 이상 증가하여 802만대에 이르렀으며, 완성차 전체 판매량의 9.9%를 차지했다. 친환경자동차의 가파른 성장세가 전망됨에 따라 내연기관 자동차에서 친환경자동차로의 전환이 빠르게 이루어질 것으로 예상되며, 글로벌 전기차 비중은 2023년에 15%, 2025년에는 20%까지 확대될 것으로 전망된다.

표 글로벌 전기차(BEV) 판매대수

[단위: 대, %]

국가	2020		2021		2022	
	판매량	비중	판매량	비중	판매량	비중
중국	1,054,123	47.5	2,727,313	57.1	5,075,286	63.3
유럽	782,561	35.2	1,292,751	35.2	1,622,895	20.2
미국	260,055	11.7	505,267	11.7	802,653	10.0
한국	46,909	2.1	101,112	2.1	162,987	2.0
캐나다	30,928	1.4	50,033	1.0	92,871	1.2
일본	16,028	0.7	23,291	0.5	61,251	0.8
인도	4,386	0.2	10,043	0.2	47,563	0.6
기타	25,366	1.1	68,507	1.4	155,049	1.9
BEV 합계	2,220,356 (2.9%)	100.0	4,778,317 (5.9%)	100.0	8,020,555 (9.9%)	100.0
완성차 전체	77,766,294	-	81,439,571	-	80,631,101	-

자료: SNE Research(2023.01)

[회사 친환경 차량 금융서비스 실적 및 계획]

회사는 여신전문금융업법 및 관련규정의 적용을 받으며, 신용판매 위주의 사업구조를 유지하고 있다. 자동차금융의 경우 현대차·기아의 Captive 신용카드사로서, 현대차·기아 차량에 대한 신차결제 대금을 신용카드 판매 방식을 통해 제공하고 있다. 회사는 2022년 현대자동차(주), 기아(주)의 전기 및 수소차 9만 5,674대에 대해 총 1조 1,750억원의 금융서비스를 지원하였으며, 금번 녹색채권 발행을 통해 조달하는 자금은 2023~2024년 친환경 차량 대상 신용카드 판매 사업에 투입할 계획이다.

친환경차량당 평균 금융서비스 제공액은 약 1,200만원 수준으로, 회사의 친환경차량에 대한 금융서비스가 차량가액의 약 10~30% 수준의 선납금에 대한 신용카드 결제 방식으로 주로 이루어짐에 따라 실제 차량가액 대비 낮게 나타난다. 중단기적으로 차량가액 전체에 대한 금융서비스를 확대할 계획으로, 회사의 친환경차량당 평균 금융서비스 제공액은 점차 증가할 것으로 전망된다. 자동차 판매량에 따라 변동성이 높은 자동차금융사업 특성상 회사의 향후 친환경 차량 취급 규모는 가변적이나, 2022년 회사의 친환경차량 금융서비스 지원대수 및 지원금액이 각각 약 9만6천대, 1조 1,750억원에 이른 것을 감안할 때, 연간 취급액 규모는 1조원을 상회하는 수준으로 예상된다. 차량당 제공된 금융서비스 규모(약 1,200만원)를 고려하면 금번 2,500억원의 녹색채권 발행자금을 활용해 약 2만 833대의 친환경 차량에 대한 금융서비스 제공이 가능할 것으로 판단된다.

| 표 | 회사의 2022년 친환경 차량 신용카드 판매 지원 대수 및 금액

구분	제조사	모델명	취급대수(대)	금액(억원)
전기 및 수소차	현대	아이오닉 5	25,977	2,798
		아이오닉 6	11,939	1,591
		넥쏘(수소차)	10,046	1,192
		GV60	4,906	609
		GV70 EV	2,633	417
		G80 EV	1,328	360
		포터 EV	15,675	1,032
	기아	봉고 EV	7,042	597
		EV6	12,742	2,587
		니로플러스	1,883	288
니로 EV		1,503	270	
합 계			95,674	11,750

자료: 회사 제시자료

2. 녹색분류체계 적합성판단 검토

2.1 해당 경제활동

연번	1	녹색분류체계 해당 경제활동	1. 온실가스 감축 다. 수송 (2) 무공해 차량· 철도차량· 건설기계· 농업기계· 선박· 항공기· 자전거 도입
----	---	-------------------	---

2.2 해당 경제활동 기준별 적합 여부 검토

[① 활동기준 적합 여부 검토 및 결과]

구분	기준 내용	검토 결과
활동기준	무공해(전기, 태양광, 수소) 차량· 철도차량· 건설기계· 농업기계· 선박· 항공기· 자전거를 도입하거나 무공해(전기, 태양광, 수소) 수단으로 개조하는 활동 * 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조에 따른 자전거로서 무공해(전기, 태양광, 수소) 및 사람의 힘으로 페달이나 손페달을 사용하여 움직이는 것을 포함함	적합 [V] 부적합 []
검토의견 및 유의사항	회사는 친환경차 중 현대차·기아의 수소 및 전기차에 대한 금융서비스를 지원할 계획이다. 해당 프로젝트는 무공해 차량을 도입하는 경제활동에 대한 금융서비스(신용카드 판매)로, 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인에 따르면 녹색분류체계 내 포함된 경제활동에 대한 다양한 금융서비스(대출, 투자, 구매, 리스, 할부 등)를 제공하는 활동도 녹색경제활동으로 인정하고 있다. 무공해 차량은 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(이하 「친환경자동차법」)」 제2조(정의)에 따라 전기자동차, 태양광자동차, 수소전기자동차로 분류되며, 회사는 현대자동차(주) 및 기아(주)의 이이오닉, GV60등 전기차 구매자를 대상으로 금융서비스를 지원할 계획이다. 해당 모델 외 동일한 친환경 기준의 단종 모델 및 향후 출시될 모델에 대해서도 금융서비스를 지원하여 고객이 보다 쉽게 친환경 차량을 이용할 수 있는 접근성을 제공할 예정이다.	

[②인정기준 적합 여부 검토 및 결과]

구 분	기 준 내 용	검 토 결 과
인정기준	활동기준에 해당하는 경우 별도의 인정기준 미적용	적 합 [V] 부 적 합 []
검토의견 및 유의사항	회사의 프로젝트는 별도의 인정기준이 미적용되는 경제활동으로, 인정기준에 부합하는 것으로 판단된다.	

[③배제기준 적합 여부 검토 및 결과]

구 분	기 준 내 용				검 토 결 과
배제기준	온실가스 감축	해당없음	순환경제로의 전환	적합	적 합 [V] 부 적 합 []
	기후변화 적응	적합	오염 방지 및 관리	적합	
	물의 지속 가능한 보전	적합	생물다양성 보전	적합	
검토의견 및 유의사항	회사는 해당 프로젝트 내용에 기반하여 환경에 심각한 피해를 야기할 가능성이 있는 환경영향위험도 및 이에 대한 환경위험대응도를 작성하여 제출하였으며, 당사는 회사가 제시한 공통 배제기준 확인서를 토대로 프로젝트가 해당되는 경제활동의 환경목표를 제외한 나머지 5개 환경목표 별 배제기준을 검토하였다.				
	1) 온실가스 감축 해당 경제활동의 주요 목적이 온실가스 감축으로, 온실가스 감축을 위한 공통 배제기준은 해당사항이 없다.				
	2) 기후변화 적응 회사는 경제활동 수행 기간동안 기후변화와 이상기후의 물리적 위험에 따른 심각한 피해를 입지 않도록 기후 영향의 예측 및 평가를 통해 적절한 예방, 저감, 대응조치를 해야한다. 해당 경제활동은 기후변화 적응을 위한 공통 배제기준에서 구분한 수송 분야로, 국토·연안(14개) 분야 리스크에 대한 기후변화 적응 및 대응 계획을 검토하였다. 회사는 국토·연안 분야의 물리적 기후 리스크 중 해당사항이 없는 것으로 제시하였으며, 이를 감안할 때,				

기후변화 적응 배제기준을 충족하고 있는 것으로 판단된다.

3) 물의 지속가능한 보전

회사는 해당 경제활동에 따라 수자원 및 해양자원이 심각한 피해를 입지 않도록 「물관리기본법」에서 정의한 기본원칙인 물의 공공성, 건전한 물순환, 수생태환경의 보전을 위한 항목들을 고려해야 한다. 회사의 경제활동은 수자원 보호지역과 관련이 없으며, 산업 폐수의 발생과 용수 사용량이 미미한 것으로 파악되어 물의 지속가능한 보전 관련 배제기준을 충족하고 있는 것으로 판단된다.

4) 순환경제로의 전환

회사는 천연자원과 에너지 소비를 줄이기 위해 자원을 효율적으로 이용하고 폐기물의 발생을 억제하며, 발생한 폐기물의 순환이용을 위해 노력해야 한다. 회사의 해당 경제활동은 금융사업으로서 산업폐기물이 발생하지 않고, 생활 폐기물 외 폐기물 발생이 없거나 미미한 것으로 파악된다. 따라서, 순환경제로의 전환 관련 배제기준을 충족하고 있는 것으로 판단된다.

5) 오염 방지 및 관리

회사는 화학물질로 인한 국민건강 및 환경상의 위해 예방, 대기오염으로 인한 국민건강이나 환경에 관한 위해 예방, 대기환경의 적정하고 지속가능한 관리·보전, 해양오염물질 발생원 관리, 해양오염물질의 배출 규제 등을 통한 해양오염의 예방 등과 관련하여 심각한 피해를 주지 않기 위해 검토해야 한다. 회사의 해당 경제활동은 제조시설을 수반하지 않는 금융사업으로, 해당 경제활동으로 인한 오염물질 발생원이 없으며, 따라서 오염 방지 및 관리를 위한 배제기준을 충족하고 있는 것으로 판단된다.

6) 생물다양성 보전

회사는 해당 경제활동을 영위함에 있어 기본적으로 생물다양성과 생태계에 심각한 피해를 주지 않아야 하므로 경제활동을 하고자 하는 지역이 「생물다양성 보전 및 이용에 관한 법률」, 「갯벌 및 그 주변지역의 지속가능한 관리와 복원에 관한 법률」에 따른 보호구역에 해당하는지 검토해야 한다. 해당 경제활동은 직/간접적으로 생태계에 영향을 미치는 환경부하가 발생하지 않아 생물다양성 보전 관련 배제기준을 충족하고 있는 것으로 판단된다.

[④보호기준 적합 여부 검토 및 결과]

구 분	기 준 내 용	검 토 결 과
보호기준	해당 경제활동의 기획, 건설, 운영과정에서 인권(아동노동 등), 노동(강제노동 등), 안전(중대 재해 등), 반부패(뇌물수수 등), 문화재 파괴 등 법규 위반 행위와 무관한가?	적 합 [V] 부 적 합 []
검토의견 및 유의사항	회사는 사회 통념적으로 인용될 수 있는 최소한의 사회적 안전망을 준수하는 기준에 따라, 해당 분야에 대한 관련 법규 위반 행위를 하지 않겠다는 자가선언과 실천의지를 작성하여 제출하였으며, 당사는 회사가 제시한 보호기준 확인서를 토대로 보호기준 적합여부를 검토하였다. 회사는 금번 프로젝트의 수행과정에서 기획, 건설, 운영과정에서 인권(아동노동 등), 노동(강제노동 등), 안전(중대 재해 등), 반부패(뇌물수수 등), 문화재 파괴 등 법규 위반 행위를 하지 않을 것과, 해당 분야의 발전 및 개선을 위해 노력할 것을 자가보고를 통해 서약하였으며, 이를 감안할 때 보호기준을 충족하는 것으로 판단된다.	

3. 프로젝트 환경개선 효과 검토

당사는 회사가 제시한 적합성 판단 요청서 및 관련자료를 토대로 환경개선 효과 검토를 진행하였다.

IEA(국제에너지기구)의 'Global EV Outlook 2020'에 따르면 중형 승용차 10년 사용 기준 차종별 생애 CO₂ 배출량은 내연기관차(34.3 t CO₂-eq)가 전기차(22.8~28.2 t CO₂-eq) 대비 약 20~50% 정도 더 많은 것으로 조사되었다. 전기차의 경우, 오염물질 및 온실가스가 전력생산 및 자동차 제조 단계에서만 발생할 뿐 주행시 배출이 전혀 없어 초미세먼지 및 CO₂ 배출량 감축에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

[표] 차종별 생애 이산화탄소(CO2) 배출량 비교

[tCO2 eq]

구분	연료생산 + 주행		자동차 제조, 폐기 및 재활용		합계
	연료생산	주행 중 배출	배터리 (NMC111 기준)	조립	
전기차(40kWh)	14.8	-	2.6~4.0	5.4	22.8~24.2
전기차(80kWh)	14.8	-	5.2~8.0	5.4	25.4~28.2
내연기관차	4.6	23.7	-	6.0	34.3
하이브리드차	3.4	17.6	0.3	6.2	27.5
플러그인하이브리드차	10.2	7.1	0.8	6.4	24.5
수소전기차	17.7	-	0.3	9.5	27.5

주1: 중형승용차, 10년 사용시 가정

주2: 배터리 배출량은 공정효율에 따라 상이, 전력생산 배출량은 '18년 전세계 평균 발전원별 발전량 기준, 수소 연료는 개질 기준

자료: IEA, Global EV Outlook 2020

전기차의 경우, 오염물질 및 온실가스가 전력생산 및 자동차 제조 단계에서만 발생할 뿐 주행시 배출이 없어 친환경차 공급 확대를 통해 초미세먼지 및 CO₂ 배출량 감축에 기여할 수 있을 것으로 예상된다. 회사는 2022년 친환경 차량 대상 금융서비스(신용카드 판매)를 통해 총 9만 5,674대의 전기 및 수소차에 대한 금융서비스를 지원하였으며, 동급 모델 CO₂ 배출량(주행 중 배출량 기준) 대비 18만 3,397ton의 CO₂ 감축에 기여한 것으로 제시하였다.

[표] 회사의 2022년 친환경 차량 금융서비스 지원 관련 CO₂ 감축량

[단위: g/km, 대, Ton]

제조사	모델명	CO ₂ 배출량	동급모델 ^{주2}	동급모델 CO ₂ 배출량	취급대수	연간 CO ₂ 감축량 ^{주3}
현대	아이오닉 5	-	아반떼 디젤 1.6	104	25,977	39,049
	아이오닉 6	-	아반떼 디젤 1.6	104	11,939	17,947
	넥쏘	-	GV70 디젤 2.2	140	10,046	20,329
	GV60	-	GV70 디젤 2.2	140	4,906	9,928
	GV70 EV	-	GV70 디젤 2.2	140	2,633	5,328
	G80 EV	-	G80 디젤 2.2	130	1,328	2,495
	포터 EV	-	포터 2.5 장축슈퍼캡	195	15,675	44,180
기아	봉고 EV	-	봉고 1톤	195	7,042	19,848
	EV6	-	아반떼 디젤 1.6	104	12,742	19,154
	니로 플러스	-	셀토스 디젤 1.6	105	1,883	2,858
	니로 EV	-	셀토스 디젤 1.6	105	1,503	2,281
합 계					95,674	183,397

주1: 주행 중 CO₂ 배출량을 기준으로 비교하였음

주2: 한국에너지공단 자동차연비표시제도(2022.12) 기준 대체가능 차량 중 최저 CO₂ 배출차량 선정

주3: 연간 CO₂ 감축량=(동급모델 CO₂ 배출량 - 친환경차 CO₂ 배출량) × 연간 평균 주행거리(한국교통안전공단 2021년 기준 1대당 연평균 주행거리 약 1.4만 km) ÷ 1,000,000

자료: 회사 제시자료

다만, 2022년의 경우 차량가액의 약 10~30%에 해당하는 선납금의 신용카드 결제에 대해 금융서비스를 제공한 점을 감안할 때, 선납금 비중을 각각 10%/20%/30%로 가정할 경우 실질적인 CO₂감축량도 차량가액 대비 회사의 금융서비스 제공 비중에 따라 각각 1만 8,340ton/ 3만 6,679ton/ 5만 5,019ton에 해당하는 것으로 판단된다.

2022년 회사의 친환경차량 취급대수 및 취급액을 고려한 친환경차량당 평균 금융서비스 제공액이 약 1,200만원 수준(2022년과 동일한 선납금 비중 가정)임을 감안할 때, 금번 녹색채권 발행자금 2,500억원을 통해 친환경 차량 약 20,833대를 보급, CO₂배출량 감축에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

표 친환경차량 금융서비스 제공(예상) 규모

구분	금액/수량
차량당 평균 선납금 제공 규모 (a)	1,200만원
녹색채권 발행 자금 투입 금액 (b)	2,500억원
금융서비스 제공(예상) 차량 규모 (b/a)	20,833대

주 차량당 평균 선납금 제공 규모는 2022년 친환경 차량 선납금 결제금액 평균임



4. 최종 결과 및 종합 검토의견

가. 판단 확인 대상

당사는 현대카드(주)에서 의뢰한 "친환경 차량 대상 금융서비스(신용카드 판매)"에 대한 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 적합성 부합 여부 판단 확인을 공사제시자료 및 관련자료, 기타 문서 등을 기반으로 수행하였습니다.

나. 판단 기준 및 절차

당사는 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG), 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에서 제시하는 기준을 기반으로 회사가 제시한 자료에 대한 평가를 수행하였습니다. 또한 적합성평가에 온실가스 감축 잠재량 산정에 적용된 데이터 및 인자는 객관적 자료 등에 입각하여 적정 여부를 파악하였습니다. 당사는 다음의 지침 등을 준용하여 녹색분류체계에 속하는 경제활동 여부를 평가하였습니다.

- ▶ 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인(환경부, 2022.12)
- ▶ 한국형 녹색채권 가이드라인(환경부, 2022.12)
- ▶ 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)
- ▶ NICE신용평가 ESG인증평가 방법론(2023)
- ▶ 한국에너지공단 자동차 연비 표시제도(한국에너지공단, 2022.12.31)

다. 판단 확인의 독립성

당사는 외부검토기관으로서의 등록요건을 충족하여 한국형 녹색채권 외부검토 전담기관으로서 (예비)등록되었습니다. 또한, 발행기업 또는 대상사업과 이해관계가 없으며, 편향된 시각으로 판단 확인을 수행하지 않고 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인, 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에서 제시하는 기준에 근거하여 독립적이고 객관적인 결론을 도출하였습니다.

라. 판단확인 한계

당사는 발행기업에서 제시한 적합성 판단 요청서 및 관련 증빙자료 이외에도 신뢰할 만하다고 판단하는 각종 공시/공개자료, 산업자료 등을 검토하고 반영하였습니다. 당사는 발행기업이 제공하는 자료원에 대해 정확성, 충분성을 보증하지 않고 이례적인 경우를 제외하고는 자체 검증을 하지 않고 있으며, 정보 오류, 사기 및 허위, 미제공 등과 관련한 어떠한 형태의 책임도 부담하지 않습니다. 이로 인한 자료원의 제한성, 인간적, 기계적 또는 기타 요인에 의한 오류의 한계가 있을 수 있으며, 적합성 판단상 이견이 존재할 수 있습니다.

당사는 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본

시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 기준 등에 부합하는 충실한 판단을 수행하고자 노력했지만, 발견하지 못한 오류, 누락, 허위진술이 잠재되어 있을 수 있음을 한계로 제시합니다.

마. 판단 확인 결과 및 종합의견

당사는 발행기업의 녹색분류체계 적합성 판단 요청서 및 증빙자료 등을 검토한 결과, 회사의 “친환경 차량 대상 금융서비스(신용카드 판매)”이 활동기준/인정기준/배제기준/보호기준을 모두 충족하여 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제 자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), 당사 ESG인증 평가방법론, UN SDGs에 [적합] 한 것으로 의견을 제시합니다.

표 | 환경부문 분류체계(Taxonomy) 적합 여부 판단

프로젝트명	한국형 녹색분류체계 (K-Taxonomy)	NICE 신용평가 Taxonomy	ICMA GBP	UN SDGs
친환경 차량 대상 금융서비스	1-다-2)무공해 차량 철도 차량건설기계 농업기계 선박 항공기자전거 도입	6. 친환경 운송수단	6. clean transportation	11. Sustainable cities and communities ^주

주: 대한민국 환경부 유엔 지속가능 발전목표 발행본, 목표 11. 포용적이고 안전하며 회복력있고 지속가능한 도시와 주거지 조성
(Goal 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable)

“친환경 차량 대상 금융서비스”의 환경영향 또는 환경개선 효과는 친환경차량 약 2만 833대의 보급을 통한 온실가스 감축 효과로 판단됩니다. 2022년 회사의 친환경차량 취급대수 및 취급액을 고려한 친환경차량당 평균 금융서비스 제공액이 약 1,200만원 수준(2022년과 동일한 선납금 비중 가정)임을 감안할 때, 녹색채권 발행자금 2,500억원을 통해 친환경차량 약 2만 833대의 보급이 가능할 것으로 예상되어, 이를 바탕으로 온실가스 감축이 가능할 것으로 판단됩니다.



본 외부검토기관은 상기 적합성판단 결과 및 의견에 대하여 사실과 다름없음을 확인합니다.

2023 년 06월 05일

성명 (법인명): NICE신용평가 주식회사

대 표 자: 김 명 수



주 소: 서울특별시 영등포구 은행로17(여의도동)

[기본전제 및 유의사항]

1. 회사 경영진의 책임

회사의 경영진은 대한민국 환경부의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 따라 관리체계를 작성 및 공시할 책임이 있습니다. 또한, 대한민국 환경부의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG), 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 의거하여 관련사업을 적정하게 선정하고, 선정된 관련 사업에 자금을 투입, 집행, 관리하며, 집행된 자금 및 관련 효과에 대해 사후보고를 할 수 있도록 적절한 표준관리체계를 수립하고 효과적으로 운영할 책임이 있습니다.

2. ESG 외부 인증평가기관의 자격

NICE신용평가(주)는 1986년 설립되어, 1987년 회사채발행실무협의회 무보증회사채 등급평정 전문기관 자격을 인정받았고, 2001년 "신용정보이용 및 보호에 관한 법률"에 의거하여 신용평가업무 허가를 취득하였습니다.

2007년에는 금융감독원 적격 외부 신용평가기관(ECAI, External Credit Assessment Institution)을 지정 받았습니다. 금융감독원으로부터 오랜기간 신용평가부문에서 축적된 공신력을 기반으로 2020년 현행 신용평가업무와 다른 『부수업무』 영역으로 인정받아 본건 ESG 인증평가를 수행 하였습니다. 즉, ESG 인증평가 업무는 기존 신용평가기관의 신용평가업무와 다른 『부수업무』로 수행되는 것입니다.

3. 외부검토의 목적 및 검토범위

본 외부검토의 목적은 NICE신용평가(주)의 ESG 인증 평가방법론, 대한민국 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 대한 『적합 여부』에 대한 결정을 하기 위함입니다. 외부검토의 범위는 첨부된 회사의 『현대카드(주) 녹색채권 관리체계』 및 투자대상 프로젝트의 한국형 녹색분류체계 적합성판단과 관련하여 "중요성의 관점"에서 대한민국 환경부의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 『적합』 되는 지 여부에 대한 파악입니다.

4. ESG 인증평가 적용방법론

본건 인증평가에 적용된 평가방법론은 평가과정 및 평가결과에 대한 발행사와 투자자의 이해 가능성 제고를 위해 제공되는 것입니다. 다만, 본 방법론이 개별 평가과정에서 고려되는 모든 요소들을 포함하고 있는 것은 아니며, 정성적 판단의 특징, 제출자료의 신뢰성 검증의 제약 등에 따른 한계가 있습니다. 특히, 미래의 환경 및 사회적 측면의 영향에 대한 예측과 반영은 대외 여건 등 다양한 불확실성으로 인해 그 정확성의 한계가 존재합니다.

NICE신용평가(주)가 수행하는 ESG 인증평가는 ESG 채권 발행사의 환경(기후변화 포함)/사회적 가치(사회적책임) 개선 효과 등의 정도나 지속성 등을 보장 또는 보증하는 것은 아닙니다. 또한 NICE신용평가(주)는 평가대상 프로젝트의 정량적, 정성적 효과 및 영향 등에 대해 직접적으로 측정하는 것이 아니라, 발행사가 제시하는 근거자료, 면담(인터뷰) 및 컨퍼런스 콜 내용, 공시자료 등을 토대로 확인, 분석 및 평가하는 것입니다. 따라서, ESG 프로젝트의 환경 및/또는 사회적 효과 및 영향에 대해 발행사 또는 발행사 지정 제3자가 완전한 정보를 정확하고, 적시에 제공한다는 사실을 기본 전제로 합니다. NICE신용평가(주)의 『ESG 인증 평가방법론』은 NICE신용평가(주) 웹사이트(www.nicerating.com - 리서치 - ESG 평가) 부분에 공시(공개)되어 있습니다.

5. 독립성 준수 및 이해상충 방지

NICE신용평가(주)는 본 인증평가에 영향을 줄 수 있는 다른 용역을 수행하지 아니하였습니다. 또한 당사의 Code of Conduct에 의거한 독립성 준수, 내부 이해상충 방지에 대한 시스템을 갖추고 이를 모니터링하고 있습니다.

6. 관리체계의 한계

관리체계의 특성을 감안할 때, 공사의 관리체계가 항상 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 ICMA의 녹색채권원칙(GBP)에 부합되게 운영되지는 않을 수도 있습니다.

7. ESG 발행사(Issuer) 평가와의 구분

ESG 채권(issue) 인증평가는 ESG 발행사(issuer) 평가와 다릅니다. 발행사 자체에 대한 ESG 관점의 인증평가가 아니라, 발행대상 채권(특수목적채권)에 대해 특정된 Issue(채권) 평가의 특성을 보유합니다. 따라서, 발행사에 대한 ESG 등급(예 : ESG 리서치 전문기관의 등급)과 당사가 평가하는 발행 대상 채권의 ESG 인증등급 또는 인증의견은 본질적으로 다른 개념이라는 점에 유의하시기 바랍니다.

<Disclaimer>

NICE신용평가(주)가 제공하는 ESG 인증평가는 ESG 채권 등에 대한 NICE신용평가(주) 고유의 평가기준에 따른 독자적인 의견입니다.

NICE신용평가(주)는 ESG 인증평가의 주요 판단근거로서 제시하는 정보를 신뢰할 만하다고 판단하는 회사 제시자료 및 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집하여 분석, 인용하고 있으며, 발행주체로부터 제출 자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되지 않았으며 중대한 오해를 일으키는 내용이 없다는 확인을 문서상으로 받고 있습니다. 따라서 NICE신용평가(주)는 ESG 인증 평가 대상의 발행주체와 그의 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 ESG 인증 평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나, NICE신용평가(주)는 자료원의 정확성 및 완전성에 대해 자체적인 실사를 하지는 않고 있습니다. 또한, 자료원의 제한성, 인간적, 기계적 또는 기타 요인에 의한 오류의 가능성이 있습니다.

이에 NICE신용평가(주)는 ESG 인증평가지 활용된 또는 발간물에 주요 판단근거로서 제시된 어떠한 정보에 대해서도 그 정확성, 적합성 또는 충분성을 보증하지 않으며, 정보의 오류, 사기 및 허위, 미제공 등과 관련한 어떠한 형태의 책임도 부담하지 않습니다. 또한, NICE신용평가(주)는 고의 또는 중대한 과실에 기인한 사항을 제외하고 인증등급 또는 인증의견과 발간물 정보의 이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 책임지지 않습니다.

NICE신용평가(주)의 평가결과와 발간물은 예상치 못한 환경변화 및 정부정책의 변동 등에 따라 영향을 받을 수 있습니다. 또한, 평가결과와 발간물은 사실의 진술이 아니라, 발행주체의 ESG 채권 등에 대한 NICE신용평가(주)의 독자적인 의견으로, 특정 유가증권의 투자사결정(매매, 보유 등)을 권고하는 것이 아닙니다. 즉, 평가결과와 발간물은 정보이용자의 투자결정을 대신할 수 없으며, 어떠한 경우에도 정보이용자의 투자결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 이에 정보이용자들은 각자 유가증권, 발행사(발행자), 보증기관 등에 대한 자체적인 분석과 평가를 수행하여야 하며, 개인투자자의 경우 외부 전문기관 또는 외부 전문가(전문가집단)의 도움을 통해 투자에 대한 의사결정을 해야 한다는 점을 특별히 강조합니다.

NICE신용평가(주)에서 작성한 본 보고서에 수록된 모든 정보의 저작권은 NICE신용평가(주)의 소유입니다. 따라서 NICE신용평가(주)의 사전 서면동의 없이는 본 보고서 내용의 무단 전재, 복사, 유포(재배포), 인용, 가공(재가공), 인쇄(재인쇄), 재판매 등 어떠한 형태의 저작권에 위배되는 모든 행위를 금합니다.

특히, 본 보고서의 전부 또는 일부가 NICE신용평가(주)의 사전 서면동의 없이 기재 또는 첨부되어서는 안되며, NICE신용평가(주)는 이로 인해 발생하는 어떠한 민형사상 책임을 지지 않습니다.