

KCGS Report

제15권 6호 | 통권 제186호
2025. 6.



한국ESG기준원

KCGS Report 제15권 6호

발행일 : 2025년 6월 30일

발행인 : 이 정의

발행처 : 한국ESG기준원

서울시 영등포구 여의나루로 76

TEL: 02-3775-3339 www.cgs.or.kr

제작 : 경성문화사 02-786-2999

등록NO : 영등포, 라00532

※ 이 보고서의 견해 및 주장은 필자 개인의 것이며, 한국ESG기준원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다. 또한, 해당 보고서의 저작권은 한국ESG기준원에 귀속되며, 보고서의 전체 또는 일부를 복제, 송신, 출판, 재배포하거나 기타 방법에 의하여 영리 목적으로 이용할 수 없으며, 상기 저작물을 무단 도용하거나 취득한 정보를 임의 가공할 수 없음을 밝힙니다. 해당 보고서 인용시 반드시 출처를 표시 바랍니다.

KCGS Report

제15권 6호 | 2025. 6.

● ESG 동향

- 국제해사기구(IMO)의 온실가스 배출 규제 강화에 따른 국내 기업 대응 현황 2
- 임원 보수 관련 주주제안 동향 분석 및 제언 11

● Global News

1. 트럼프 2기 행정부, 퇴직연금 ESG 투자 기준 변경 예고:
바이든 정부 규정 폐지 절차 돌입 18
2. EU 집행위, 2030 기후목표 이행 평가 보고서 발표 20

국제해사기구(IMO)의 온실가스 배출 규제 강화에 따른 국내 기업 대응 현황

이예원*

- ▶ 국제해사기구(IMO)는 국제 해운 부문의 온실가스 배출 규제 강화를 목적으로, 2023년 '선박 온실가스 감축 개정 전략'을 채택하며 2050 탄소중립 목표를 발표함
- ▶ 또한 전략의 법적 구속력 확보를 위해 지난 4월, 'IMO 넷제로 프레임워크(NZF)'를 채택하였으며, 프레임워크가 본격적으로 발효되는 2027년부터 국제 항로를 운항하는 모든 선박에 대해 설계, 운항, 폐기 단계에 거친 전 생애주기(Well-to-Wake) 관점에서 온실가스 감축과 관련된 강력한 규제가 적용될 예정임
- ▶ 따라서 국제해사기구(IMO)의 온실가스 배출 규제 연혁과, 개정 전략의 규제 내용을 확인하고 국내 해운·조선업계 선도 기업의 규제 대응 사례를 살펴봄
- ▶ 선도 기업은 공통적으로 선박의 에너지 효율 설계 기준(EEDI) 규제에 부합하기 위해 친환경 신규 선박 발주, 대체연료 추진선 기술 개발 등 적극적인 투자를 진행하고 있으며, 선박 운행 시 탄소집약도(CII) 및 에너지 효율을 사전에 계획하고 지속적으로 관리하며 향후 도입될 탄소 가격제에 대응하고 있음을 확인함

서론

- 선박의 주 연료로 활용되는 중유 및 벙커C유는 석유계 연료 중에서도 단위 질량당 탄소 및 황 함량이 높고, 연소 효율이 낮은 특성을 가짐. 이에 따라 타 연료 대비 온실가스 배출량이 크며, 미세먼지(PM), 이산화황(SO₂) 등 대기오염물질의 배출을 수반함
- 그러나 선박이 배출하는 온실가스는 다국적 경로에서 배출되므로, 해당 배출량을 특정 국가 또는 지리적 경계에 귀속시키는 것이 불가능함. 따라서 유엔기후변화협약(UNFCCC)은 이를 '국제 벙커링'이라는 독립 항목으로 분류하고, 국가별 온실가스 감축 목표(NDC)에서 제외함
- 국제해사기구(이하 IMO)는 온실가스를 포함한 해양 환경오염 저감과 규제를 목적으로 유엔으로부터 권한을 위임받은 전문 기구로, 2023년 제80차 해양환경보호위원회(MEPC 80)에서 '2018 IMO 온실가스 초기전략'의 감축 목표를 대폭 상향한 'IMO 선박 온실가스

* 본고의 견해와 주장은 필자 개인의 것이며, 한국ESG기준원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.

* 한국ESG기준원 ESG 평가본부 선임연구원, yewon.lee@cgs.or.kr

감축 개정 전략을 채택함. 개정 전략은 **2050년까지 국제 해운 부문의 온실가스 순배출량을 0으로 감축하는 ‘넷제로(Net zero)¹⁾’ 달성을 목표로 선언함**

- 감축 목표 이행을 위해, IMO는 2024년 4월 강력한 법적 구속력을 갖는 **‘IMO 넷제로 프레임워크’**를 승인하였으며, 동 프레임워크는 2027년 3월부터 발효될 예정임. 이에 따라 **국제 항로를 운항하는 5,000GT 이상의 모든 선박은 규제 대상에 포함되며**, 해운 및 조선 산업 전반에 실질적인 부담이 발생할 것으로 예상됨
- 특히 우리나라는 2023년 기준 세계 4위 수준의 해운업(해양수산부, 선복량 기준)과 2024년 1분기 기준 세계 1위의 조선업(산업통상자원부, 수주 점유율 기준)을 보유한 해운업·조선업 강국으로, **규제 리스크에 대한 선제적 대응 여부가 개별 기업의 재무 안정성뿐만 아니라 국가 무역 경쟁력 유지에도 주요한 영향을 미침**
- 본 보고서에서는 국제해사기구의 온실가스 감축 전략 연혁 및 규제 체계를 검토하고, 이를 바탕으로 국내 해운·조선업계 선도기업의 규제 대응 사례를 소개함으로써 향후 대응 방향을 제시하고자 함

국제해사기구(IMO)의 온실가스 배출 규제

- IMO는 **국제해양오염방지협약(이하 MARPOL)에 따라 협약 당사국의 해양 오염물질 및 온실가스 배출을 규제**하고 있으며, 세부 규정 및 지침의 제·개정과 이행 관리는 산하 전담 기구인 해양환경보호위원회(이하 MEPC)를 통해 수행함
 - **해양환경보호위원회(MEPC, Marine Environment Protection Committee)**는 해양 환경보호와 관련된 국제 협약의 기술적 심의·채택·이행을 주관하는 공식 기구로, 선박으로 인한 해양 오염 예방(폐기물, 대기오염 등), 온실가스 감축, 국제 협약 관리(MARPOL 협약, 선박 평형수 관리 협약, 선박 외부 도장 기준 등), 관련 규제 및 지침의 수립을 담당함
 - **MARPOL(Marine Pollution) 협약**은 1967년 토리캐년호의 대규모 원유 유출 사고를 계기로 해양 오염에 대한 국제적 규제 필요성이 대두되어 1983년에 발효된 국제 협약으로, 해양 오염을 방지하기 위한 가장 포괄적이고 권위 있는 국제 규범임. 협약은 총 6개의 부속서로 구성되어 있으며, 각각 서로 다른 오염물질을 규제하고 있음. 협약 가입국은 자국 선박 및 항만에 규정을 적용하고, 위반 시 벌금 부과, 입항 제한 등의 법적제재를 가할 수 있음

1) 인위적 온실가스 배출량을 감소시키고, 흡수량을 증가하여 순배출량이 0이 되는 것

〈표 1〉 MARPOL의 주요 규제 사항

부속서(Annex) 명	세부 내용
부속서 I: 기름오염 방지	- 선박에서 유출되는 기름 및 오염물질의 배출 규제 - 이중선체 구조 도입 의무화(유조선 등) - 기름배출 금지 구역 설정(특별해역 등), 기름 기록부 의무 작성
부속서 II: 유해액체물질	- 대량 운송되는 유해화학물질 규제 - 카테고리 X, Y, Z로 분류된 유해성에 따라 처리 방법 규제
부속서 III: 유해물질	- 포장된 위험 화물의 해양 배출 규제 - 안전 운전 절차 마련, 적하목록(Manifest) 작성 및 보관 의무
부속서 IV: 오수오염 방지	- 선박 폐수 및 생활하수의 처리와 배출 규제 - 오수 처리장비 설치 의무 부여, 특정 해역 배출 금지
부속서 V: 폐기물오염 방지	- 선박에서 발생하는 폐기물 배출 규제 - 음식물, 플라스틱, 어구(어망) 등의 배출 금지 - 폐기물 관리 계획 요구
부속서 VI: 대기오염 방지	- 선박에서 배출되는 대기오염물질, 온실가스 규제 - SOx(황산화물), NOx(질소산화물) 배출 제어 구역(ECA) 지정 - IMO 2020: 연료유의 황 함유량 상한제(0.5%) - 에너지 효율 기준(EEDI, SEEMP) 강화 - 선박의 탄소 집약도(CII, EEXI) 관리 시행

출처: IMO

□ IMO의 온실가스 배출 규제 연혁을 연도별로 정리하면 아래 〈표 2〉와 같음

〈표 2〉 IMO의 온실가스 감축 전략 및 규제 연혁

연도	규제명	규제 내용
1997	MARPOL Resolution 8	- 최초로 선박의 CO ₂ 배출 규제를 공식적으로 논의
2011	MARPOL Annex VI 개정 (MEPC.203(62))	- 신규 선박의 에너지 효율 설계 지수 ²⁾ (EEDI) 및 전체 선박의 에너지 효율 관리 계획 ³⁾ (SEEMP) 수립 의무화
2018	IMO 온실가스 초기 전략 (Initial Strategy) (MEPC.304(72))	- 2050년까지 선박 온실가스 총배출량 50% 감축 목표 - 중기 목표: 2030년까지 탄소집약도 40% 감축 - 장기 목표: 2050년까지 탄소집약도 70% 이상 감축
2020	MARPOL Annex VI 개정 (MPEC 75)	- 에너지 효율 설계 지수(EEDI) 3단계 조기 적용 - 설계 기준의 온실가스 배출량 최대 30% 감축으로 조정

- 2) 신규 선박의 설계 기준에서 톤-마일당 온실가스 배출량을 규제하는 제도로, 기준선 대비 CO₂ 감축률을 기준으로 1단계(10% 감축), 2단계(최대 20% 감축), 3단계(최대 30% 감축)로 구분됨
- 3) 선박이 운항 중 에너지 효율을 개선하고 온실가스 배출을 저감하기 위해 수립 및 이행하는 관리 계획으로, 국제 항로를 운항하는 400GT 이상의 모든 선박에 의무 적용됨
- 4) 신규 선박이 아닌 기존 선박의 설계를 기반으로 CO₂ 배출 효율성을 평가하여 기존 선박의 배출 효율성이 신규 선박 설계 효율 기준(EEDI)을 충족하도록 규제하는 제도
- 5) 실제 운항 성과를 기반으로 한 연료당 이산화탄소 배출량을 평가하고 등급을 부여하는 제도로, $CII = (\text{연간 } CO_2 \text{ 배출량}) \div (\text{운송량} \times \text{거리})$ 로 산출

연도	규제명	규제 내용
2021	온실가스/에너지 규제 강화 (MEPC 76)	- 기존 선박의 에너지 효율 설계 지수 ⁴⁾ (EEXI) 도입 - 전체 선박의 운영 탄소집약도 등급 ⁵⁾ (CII) 규정 도입, 2023년부 매년 등급을 부여하며 3년 연속 D 또는 E 등급을 받는 선박에 개선 조치 의무화
2023	IMO 선박 온실가스 감축 개정 전략 (Revised Strategy) (MEPC.377(80))	- 2050년까지 선박 온실가스 순배출량 0(Net Zero) 달성 - 중기 목표: 2030년까지 탄소집약도 40% 이상 감축 - 장기 목표: 2040년까지 절대 배출량 70~80% 감축 목표 - EEXI, CII 보고를 위한 정보수집체계(DCS) 개정
2025 (4월)	MARPOL Annex VI 개정 (MEPC 83)	- 온실가스 배출 감축을 위한 '중기 조치' 도입 1) 연료 집약도(GFI) 규제 2) IMO Net-Zero Fund 도입 : 5,000GT 이상 선박을 대상으로 연료 집약도(GFI) 기준을 설정하고, 기준 초과 선박에 추가 비용 부담을 의무화하여 저배출 선박에 대한 인센티브 제공
2025 (10월)	IMO 넷제로 프레임워크 (NZF, Net Zero Framework)	- 2050 넷제로를 목표로 탄소가격제 도입 예정 (온실가스 배출량 톤당 \$100 부과 (USD 100/tCO ₂ -eq)) - 선박 연료의 LCA (전 생애주기 환경영향평가) 시행 및 결과 보고 의무화 예정

출처: IMO

□ **(온실가스 감축 전략 개정 배경)** IMO는 2018년 온실가스 감축 초기 전략의 실효성 한계와 기후변화 대응에 대한 요구가 증가함에 따라, 보다 강화된 감축 목표와 실행 체계를 담은 개정 전략을 2023년 MEPC 80 회의에서 채택함. 개정된 내용은 아래와 같이 과학적 근거, 국제 협약과의 정합성, 기술의 발전 등의 요인에 기반하여 수립됨

○ **과학적 데이터에 기반한 기후위기 인식 심화**

- IPCC 제6차 평가보고서(AR6, 2023)에서 국제 선박 분야의 온실가스 배출량은 2018년 기준, 전 세계 배출량의 2.89%에 달한다고 발표했으며 지구 평균 기온 상승 억제를 위해 모든 산업 분야에서 빠르고 심층적인 감축의 필요성을 강조함
- IMO의 온실가스 배출량 연구보고서(IMO GHG Study 4, 2020)에 따르면, 2018년 국제 선박 분야의 온실가스 총배출량은 1,076MtCO₂-eq로, 2012년의 총배출량 962MtCO₂-eq에 비해 증가세를 보였다고 발표함. 글로벌 해상 물동량의 지속적인 증가를 고려할 때, 2050년 장기 감축 목표의 재조정이 필요하다는 경고가 제기됨

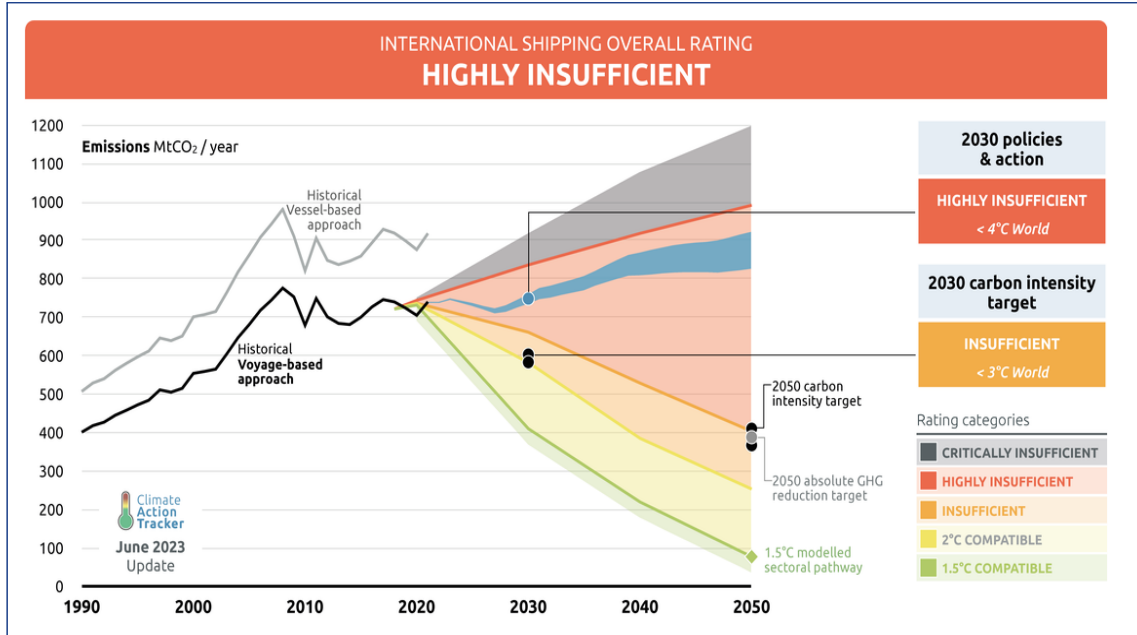
○ **유엔기후변화협약(UNFCCC) 파리협정과의 정합성**

- Climate Action Tracker(2023)⁶⁾는 IMO의 기존 온실가스 감축 전략이 산업 전 분야에서 동일하게 대응할 경우, 국제 선박 부문은 “2℃를 초과하고 3℃까지 오를 수 있는” 온도 상승 경로에 해당한다며 파리협정의 1.5℃ 목표⁷⁾에 도달하기에 “매우 불충분(Highly Insufficient)”하다는 평가에 따라 감축 목표의 상향 조정이 요구됨

6) Climate Action Tracker. 2023. *International Shipping*. <https://climateactiontracker.org/sectors/shipping/30-Jun-2023>

7) 전지구 평균 기온 상승을 산업화 이전 대비 2℃보다 훨씬 낮은 수준으로 억제하고, 동시에 1.5℃ 이하로 제한하기 위해 노력

〈그림 1〉 IMO의 온실가스 배출 규제 연혁



출처: Climate Action Tracker

- 기술의 발전 및 친환경 연료 개발 가속
 - 2020년 이후 암모니아, 메탄올, 수소, 바이오연료 등 저탄소, 무탄소 대체연료 개발이 가속화되고, 연료 전환 및 친환경 선박 기술이 상용화됨에 따라 IMO는 연료의 전 생애주기 관점에서 환경영향을 평가하는 LCA(Life Cycle Assessment) 기반 규제 체계 마련에 착수함
 - 이에 따라 MEPC 80은 개정 전략에 LCA 평가 결과 보고를 포함하였으며, MEPC 83에서는 해당 내용을 구체화한 'IMO 넷제로 프레임워크'를 승인함. 프레임워크에 따르면 2027년부터 선박 연료의 전과정(Well-to-Wake) 배출량 평가와 결과 보고가 의무화될 예정임
- (개정 전후의 온실가스 감축 전략 비교 및 의의) 초기 온실가스 감축 전략과 2023년 개정 전략의 주요 항목을 비교하면 <표 3>과 같음. 개정 전략은 단순한 온실가스 감축 목표 상향을 넘어, 실제 감축을 유도하기 위한 구조적 장치와 실행 로드맵을 명문화하였다는 점에서 전략적 전환점을 의미함
- 감축 의지에서 실제 감축 체계로의 전환
 - 개정 전략은 기존 전략과 달리 2040년 중기 감축 목표를 명시하였으며, 선박의 에너지 효율 평가(EEXI, EEDI)의 의무화와 탄소집약도 등급제(CII)의 도입, 그리고 제도 시행에 따른 실적 보고를 위한 정보수집체계(DCS)를 도입하여 감시 체계를 구체화함

○ 단일 규제 적용에서 시장·기술 연계형 제도로 진화

- 연료 집약도(GFI) 기준 도입을 통해 탄소가격제, Net-zero Fund 등 시장 기반 수단과의 연계를 강화함. 이에 따라 규제 이행뿐 아니라 경제적 유인을 통한 감축이 병행됨

○ 연료 및 기술 선택 기준의 전환

- 기존 전략이 연료의 황(S) 함량 또는 탄소 함량 중심의 단편적 기준을 적용한 데 반해, 개정 전략은 연료의 전과정(Well-to-Wake) 온실가스 배출을 포함하는 LCA 기반 평가를 도입하여, 친환경 연료 선택 기준을 강화함

○ 산업 생태계 전반의 구조 전환 유도

- 개정 전략은 선사(운항 단계), 조선소(설계·건조 단계), 연료 공급자, 항만 운영자 등 해운·조선업 전반의 이해관계자가 탈탄소 이행 계획에 참여하도록 요구함으로써, 산업 전반의 저탄소 전환을 유도함

〈표 3〉 개정 전후 온실가스 감축 전략 비교

비교 항목	초기 온실가스 감축 전략	개정 온실가스 감축 전략
단기 목표	2030년까지 탄소집약도 40% 감축 (2008년 대비)	초기 감축 전략의 목표 유지 +신재생에너지 사용 비율 5~10% 설정
중기 목표	미설정	2040년까지 온실가스 총배출량 7~80% 감축 (2008년 대비)
장기 목표	2050년까지 온실가스 총배출량 50% 감축 (2008년 대비)	2050년까지 온실가스 순배출량 0(Net zero) (2008년 대비)
LCA 고려	미설정	선박 연료의 LCA 시행 의무화 예정
시장기반 조치	미도입	탄소가격제 도입 예정

출처: IMO 결의 사항을 바탕으로 KCGS 재구성

국내 해운·조선업계 선도기업의 규제 대응 사례

- 국내 해운 및 조선업계 선도기업들은 글로벌 기준 각각 8위(해운) 및 10위권(조선) 내 다수 포진하는 경쟁력을 보이며, IMO의 온실가스 감축 전략 강화에 따른 규제 리스크 대응 전략을 사전에 수립하여 이행하고 있음

〈표 4〉 2024년 글로벌 및 국내 해운·조선사 순위⁸⁾

구분	순위	해운사	조선사
글로벌	1	MSC(스위스)	New Times Shipbuilding(중국)
	2	Maersk(덴마크)	Hudong-Zhonghua Shipbuilding(중국)
	3	CMA CGM Group(프랑스)	New Yangzijiang Shipbuilding(중국)
	4	COSCO Group(중국)	Hengli Heavy Industry(중국)
	5	Hapag-Lloyd(독일)	삼성중공업(대한민국) ⁹⁾
	6	ONE(Ocean Network Express)(일본)	한화오션(대한민국)
	7	Evergreen Line(대만)	HD현대삼호중공업(대한민국) ¹⁰⁾
	8	HMM(대한민국)	Dalian Shipbuilding Industry(중국)
	9	ZIM Integrated Shipping Services(이스라엘)	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding(중국)
	10	Yang Ming Marine Transport Corp.(대만)	Jiangnan Shipyard(중국)
국내	1	HMM	HD현대중공업
	2	SM상선	삼성중공업
	3	장금상선	한화오션
	4	흥아해운	HD현대삼호
	5	고려해운	HD현대미포
	6	천경해운	STX조선해양(현.케이조선)
	7	동진상선	대한조선
	8	남성해운	성동조선해양
	9	범한판토스	한진중공업
	10	대한해운	대선조선

출처: Alphaliner, Clarksons Research, 해양수산부, 산업통상자원부

- **(선도기업 대응 사례)** 최근 3개년 내 대외 정보공개 채널(지속가능경영보고서, 사업보고서, 공식 홈페이지 등)을 통해 환경 실적을 자발적으로 공개한 주요 선도 기업들의 사례를 종합한 결과, 각 업종별로 공통된 대응 전략이 확인됨
- **(해운업계)** 친환경 신규 선박의 발주, 기존 선박의 에너지 효율 성능 개선을 위한 운항 경로 최적화 솔루션 도입, 탄소집약도(CII) 등급 유지를 위한 관리 계획 수립, 저속 운항 및 연료 관리 전략 시행 등을 통해 규제에 대응하고 있음

8) 해운사는 컨테이너 선사의 연간 선복량(TEU)을, 조선사는 연간 선박 수주량(CGT)을 기준으로 함

9) 사명을 파란색으로 표기한 기업은 2025년 KCGS ESG 평가대상기업임

10) 글로벌 통계에서는 HD현대중공업의 조선 계열사(현대삼호중공업, 현대미포조선) 실적을 통합하여 순위 선정

〈표 5〉 2023년 해운기업 환경 성과 공개 내역

구분	HMM	대한해운	
총 선대 선박 수(척)	378	47	
탄소집약도(gCO ₂ e/ton.km)	2.20	단위 오류로 미산입 ¹¹⁾	
탄소집약도 감축률(%)	56.60	-5.09	
선박 에너지 사용량(TJ)	197,595.78 ¹²⁾	1,333.57	
환경투자비용(백만 원)	2,432,974	123	
규제 대응	탄소집약도(CII)	<ul style="list-style-type: none"> 자체 KPI 설정을 통해 연료 소모량 집약도 0.8124g/DWT*km 이하로 관리 	<ul style="list-style-type: none"> 가상 시뮬레이션 Tool 자체개발 선박 2척에 에너지 절감 장치(Saver Fin) 적용, 연료유 소모 효율 개선
	신규 선박 에너지효율규제(EEDI)	<ul style="list-style-type: none"> 2030년까지 선대의 40%를 저탄소 선박으로 전환할 예정 2025년까지 LNG 추진선 2척, 2026년까지 메탄올 추진선 9척 인도 예정 	<ul style="list-style-type: none"> 2022~2023년 LNG 신조선 6척에 해수와 마찰을 줄여 에너지 효율을 향상하는 신기술(공기 유향 시스템) 적용
	기존 선박 에너지효율규제(EEXI)	<ul style="list-style-type: none"> 선박 등 운송수단의 에너지 효율 지속 개선 예정 	<ul style="list-style-type: none"> 기준 수치를 충족하지 못하는 선박 20척에 대해 총 80만 불을 투자하여 선박 엔진 출력을 제한하는 '축출력 제한설비(SHaPoLi)' 작업 수행
	선박에너지효율계획서(SEEMP)	<ul style="list-style-type: none"> 선체 저항 감소 기술 개발 선박평형수 관리로 효율 향상 연료 소모량을 최소화하는 경제적인 속도 최적화 수행 	<ul style="list-style-type: none"> 전 선대에 에너지효율계획서 작성, 각 선박마다 최적화된 연료 소모량을 도출, 관리하여 운항 중
	대체연료 도입	<ul style="list-style-type: none"> GS칼텍스와 선박 바이오연료 공급 인프라 구축에 관한 업무 협약(MOU) 체결, 2023년부 바이오연료 사용 시작 	<ul style="list-style-type: none"> 아시아 최초로 LNG 벙커링¹³⁾ 사업 도입, 지속 확장중
	기타	<ul style="list-style-type: none"> 선박용 탄소 포집 시스템(OCCS)의 실증연구 수행 미국 정부와 탈탄소 해운 항로 구축사업 참여, 2030년까지 한국 - 미 서부 항만 간 무탄소 선박 운항 추진 계획 	<ul style="list-style-type: none"> 탄소배출 저감 기술을 적용해 국제 기준 대비 50% 이하의 온실가스 배출, 국내 최초로 해양수산부의 친환경 선박 인증 취득

출처: 2023 HMM, 대한해운 지속가능경영보고서

- (조선업계) 암모니아, 메탄올, 수소 등 대체연료 기반의 선박 건조 기술 확보에 집중하고 있으며, 에너지효율설계지수(EEDI, EEXI) 기준을 충족하는 고효율 설계 기반을 마련하고 있음. 또한, IMO의 LCA 규제 도입에 선제적으로 대응하기 위해 연료 및 선박 제품군의 LCA 평가 방법을 설계하고, 일부 제품군에 대해 평가를 진행하고 있음

11) 집약도 단위 tCO₂-eq로 공개하여 미산입
 12) 기업은 MWh 단위로 공개하였으나 비교 가능한 단위 적용을 위해 TJ로 변환
 13) LNG 추진선에 LNG 연료를 주유하는 선박

〈표 6〉 2023년 조선기업 환경 성과 공개 내역

구분	HD현대중공업	삼성중공업
총 수주 선박 수(척)	58	29
친환경 선박 수주(척)	미공개	16 (메탄올 이중연료 컨테이너선)
친환경 기술 개발 투자 비용(백만 원)	12,422	5,030
친환경 기술 개발	<ul style="list-style-type: none"> • 신개념 LNG 연료 공급 시스템(Hi-eGAS) 운영중 • LNG-수소 혼소 엔진(HiMSEN) 독자 개발 • 대형선용 30MW급 무탄소 전기추진시스템 독자 설계 • CCS(탄소 포집 및 저장) 시스템 탑재 기술 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • FLNG(액화가스 채굴선) 개발 • 액화 공정(SENSE LNG) 및 저장 탱크 독자 개발 • 암모니아/수소 추진선 개발 • 자율운용/자율항해 선박기술 개발
전생애주기 평가(LCA)	<ul style="list-style-type: none"> • 174K LNG 운반선 평가 수행 	<ul style="list-style-type: none"> • 174K LNG 운반선 평가 수행 • 연료 밸류체인 시뮬레이션 구축

출처: 2023 HD한국조선해양, HD현대중공업, 삼성중공업 지속가능경영보고서

결론 및 시사점

- **(규제 강화에 따른 통합 대응 필요)** IMO의 선박 온실가스 감축 전략 개정은 단순한 감축 의지를 넘어, LCA 기반 연료 규제, 연료 집약도(GFI), 배출 보고·감시 의무화 등 실행 중심의 구조적 이행을 요구함. 이에 따라 해운·조선업계는 선박 설계-건조-운항-연료 공급 등 전 생애주기에 걸친 저탄소 기술 적용과 성능관리 체계 고도화가 요구되며, CII 등급 유지, SEEMP Part III 관리 계획 수립, 고효율 선박 설계, 친환경 연료 도입 등 각 대응이 산업 전반의 밸류체인 내에서 상호 연계되어야 함
- **(기술 고도화 및 탄소 비용관리 역량 강화 필요)** 2027년 넷제로 프레임워크 발효 전, 설계·운항 단계 모두에서 연료 전과정평가(LCA) 기술 검토 체계를 조속히 구축해야 함. CII, EEXI, EEDI, GFI 등 선박별 배출 성능 지표를 통합적으로 분석하고, 이를 기반으로 향후 탄소 가격제 도입에 대비한 비용관리 역량을 사전에 강화해야 함
- **(민관 협력과 제도적 기반 강화 필요)** 선박 배출에 대한 규제 강화는 기업만의 대응으로 한계가 있으며, 민관의 협력을 통한 공동 이행 전략 수립이 필요함. 특히, 친환경 연료 인증제, LCA 데이터베이스 구축, 선박 유형별 기술 적용 가이드라인 마련과 같은 정책 강화와 지원이 시급함

임원 보수 관련 주주제안 동향 분석 및 제언

이동우*

- ▶ 우리나라의 현행 임원 보수 결정 체계는 공시 수준이 미흡하여 주주들이 충분한 정보를 제공받지 못하면서, 보수한도만을 승인하는 관행으로 인해 주주가 영향력을 행사하기도 어려운 구조이며, 독립적인 보상위원회 설치도 의무화되지 않음
- ▶ 2025년 정기주주총회에서는 2023, 2024년과 달리 이사보수한도뿐만 아니라 임원 보수에 보다 직접적인 영향을 미치는 다양한 종류와 방식의 주주제안이 제기되어, 고질적인 보수 결정 체계에 대한 주주들의 문제의식이 확대되고 있음을 시사함
- ▶ 해외 주요국에서는 보수 정책에 대하여 공시 또는 주주총회 결의 등 규제를 시행하고 있으며, 보수 체계에 대하여 주주의 선호를 표명하는 Say-on-Pay 제도가 활성화되어 있음
- ▶ 투자자들은 보수 정책 명문화, 보수 결정 절차 개선, 보수 정보 공개 확대, 주주총회 표결 대상 확대 등을 요구함으로써 보수 결정 체계를 개선할 수 있음
- ▶ 기업은 선제적으로 보수 정책을 수립하고 소통을 강화하여 주주와의 신뢰를 구축하는 것이 바람직하며, 정책입안자는 글로벌 스탠다드를 반영하는 제도 개선 논의를 본격화할 필요가 있음

서론

- 12월 말 결산 상장회사의 2025년 정기주주총회에서는 총 47개사(리츠 1개사 포함)에서 주주제안 안건이 상정되어, 전년도 40사¹⁾에 비해 주주제안이 상정된 회사 수가 소폭 증가하는 등 최근 주주제안이 활발히 제기되는 흐름이 올해에도 지속되었음
- KCGS 분석 결과 2025년 정기주주총회에서는 기존의 주주환원, 임원 선임 유형의 주주제안뿐만 아니라 집중투표제, 재무제표 효율화, 기업 밸류업, 권고적 주주제안, 임원 보수 등 기업지배구조 전반의 이슈로 주주제안의 범위가 확대되는 추세가 관찰됨²⁾

* 본고의 견해와 주장은 필자 개인의 것이며, 한국ESG기준원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.

한국ESG기준원 책임투자본부 책임투자팀 선임연구원(매니저), dwlee@cgs.or.kr

1) 삼일PwC(2024), “키워드로 보는 거버넌스 (2) 주주제안권”, 삼일PwC 거버넌스센터 Monthly Update

2) 한국ESG기준원 보도자료(2025), “2025년 1분기 정기주주총회 의안분석 결과”

- 이 중 임원 보수 체계는 인센티브를 부여함으로써 경영자와 주주 간 대리인 비용을 완화하는 중요한 장치라는 점에서 정책당국과 연기금이 일정 부분 개선 노력을 기울여 왔으나 큰 변화를 이끌어내지는 못하였음
 - 예컨대 지배주주인 이사는 이사보수한도 안전에 대해 의결권을 행사하지 못한다는 것이 과거 하급심 및 학설의 지지를 받았으나, 다수 기업은 지배주주의 의결권을 인정해 왔음³⁾
 - 2020-2024 국내 민간 기관투자자의 이사보수한도 안전 반대율은 5.1%로 해외 민간 기관투자자의 반대율 17.7%와 큰 차이를 보였으며,⁴⁾ 2020-2024.06 국내 상위 24개 자산운용사의 임원보수에 대한 관여 활동 건수는 전체 관여 활동 건수의 4.9%로⁵⁾ 낮은 수준을 보임
 - 최근 증가하는 양도제한조건부주식(RSU)에 대해 정보 부족과 투명성 문제가 지적되고 있으나⁶⁾, 사후적 공시 확대 이외에 주주총회소집공고상 기재사항, 주식보상 한도 승인 등 사전적인 규율과 관련해서는 제도적인 개선이 이루어지지 않음
- 따라서 본고에서는 임원 보수, 그리고 이와 관련된 주주제안을 집중적으로 살펴보고자 함

우리나라 임원 보수 결정 체계의 문제

- 상법 제388조에서는 이사의 보수는 정관에 그 액을 정하지 아니한 때에는 주주총회의 결의로 보수를 정하도록 규정하나, 실무적으로는 대부분의 회사가 주주총회에서 총 이사보수한도만을 정하고 이사회 또는 보상위원회가 개별 임원의 보수를 산정하고 있음
 - 이때 보수는 현금보상, 주식보상, 퇴직금 등 임원의 직무수행에 대한 보상으로 지급되는 모든 대가를 포함함⁷⁾
- 보수 산정 기준과 실제 보수 지급액은 효과적인 인센티브 부여를 위해 정밀하게 설계 및 결정되어야 함
- 그러나 현행 임원 보수 결정 체계는 공시 수준이 미흡하여 주주들이 충분한 정보를 제공받지 못하면서, 주주총회에서 보수 한도만을 승인하는 관행으로 인해 주주가 영향력을 행사하기 어려운 구조임

3) 노종화, 이수정(2024), “이사 보수한도에 대한 주주총회 결의 시 특별 이해관계자 의결권 제한”, 이슈&분석 2024-01호, 경제개혁연구소

4) 김선민(2024), “국내외 기관투자자의 반대 의결권 행사 사유 공시 비교·분석 -2020년~2024년 정기주주총회 결과를 중심으로-”, SC 조사보고서 2024년 통권 제2호, 한국ESG기준원

5) 이은정(2024), “30대 자산운용사의 수탁자책임활동”, 경제개혁리포트 2024-07호, 경제개혁연구소

6) 유고은(2025), “주식기준보상 현황과 쟁점: RSU를 중심으로 본 보상 적정성 및 지배력 강화 논란”, KCGS Report 제15권 3호, 한국ESG기준원

7) 권순일 편집대표 (이완희 집필부분)(2021), 주식 상법 제6판, 한국사법행정학회, 274-275.

- 이러한 문제를 보완하는 장치로서 독립적인 보상위원회의 설치 및 운영이 의미가 있는데, 현행법에서는 보상위원회 설치를 의무화하지 않고 기업의 자율적 판단에 의존하고 있음

〈표 1〉 우리나라 임원 보수 결정 체계의 문제점⁸⁾

구분	내용
보수한도 승인	- 기업은 설정한 보수한도의 근거가 되는 구체적 근거 혹은 산식을 공개하지 않음 - 기업은 상한을 초과하지 않기 위해서 실지급여액에 비해 과도하게 보수한도를 설정함 - 그에 따라 보수한도가 보수금액에 대한 정보로서의 가치를 상실함
보수 산정 기준 및 정책	- 기업은 외부에 공개되지 않은 내부 규정에 따라 보수를 지급하며, 보수 산정 기준 및 방법을 자세히 공개하지 않음 - 주주 입장에서 보수 산정 기준이나 실제 보수 지급액에 대한 적정성 판단이 어려움
보수 결정 주체	- 현행법상 보상위원회 설치는 강제되지 않으며, 독립성 요건 또한 없음 - 현실적으로 사내이사가 과반을 차지하는 이사회 또는 대표이사가 보수를 결정하는 경우가 다수 발견됨

- 이러한 문제에 대해서 최근 ACGA, ICGN 등 지배구조 관련 국제단체에서도 다음과 같이 지적한 바 있음
 - 주주 승인이 필요한 안건에 대해 주주에게 제한적인 권한만이 부여됨에 따라 소수주주가 경영진과 이사회에 책임을 묻기 위한 효과적인 수단이 부족함⁹⁾
 - 정기주주총회 공시자료에 개별 이사보수가 구체적으로 공개되지 않고 보수 산정 기준과 계산식도 명확히 제시되지 않아 주주들이 보수 수준을 실효적으로 평가하기 어려움¹⁰⁾
 - 기업들은 CEO 및 고위 임원 보수에 대한 공시를 확대하고, 핵심 성과 지표에 따른 보상 지급 근거를 명확하게 설명하고, 독립적인 이사로 구성된 보상위원회를 설치할 필요가 있음¹¹⁾
- 요컨대 현행 체계에서는 보수 산정 기준, 보수 지급액, 보수한도 등 보수 결정 체계에 대한 충분한 정보가 제공되지 않아 주주들의 의사결정에 제약이 상당한 상황이며, 이에 대해 지속적으로 문제가 제기되었으나 실질적인 개선이 이루어진 바 없음

8) 황현영(2024), “현행 임원보수 결정 절차의 문제점과 개선과제”, 임원 보상의 최근 흐름과 규율 체계 개선 방안 정책세미나 발표자료; 임자영(2022), “이사보수한도 승인 제도의 한계 및 개선방향”, KCGS Report 제12권 5호, 한국ESG기준원; 임현경(2021), “임원보수 공시 현황과 사례: 미국 임원보수 공시와의 비교”, KCGS Report 제11권 9호, 한국ESG기준원; 이수원, 안유리(2019), “주주총회 리뷰(2) 이사 보수 한도 승인 안건을 중심으로”, 한국ESG기준원; 송민경(2019), “주주와 기업 간 대화의 장으로서 주주총회 내실화를 위한 제도 개선 방안”, 주주총회 내실화를 위한 정책 방안 공청회 발표자료; 김형석(2018), “이사보수 한도와 정보 환경의 불투명성”, KCGS Report 제8권 4호, 한국ESG기준원; 강정민(2015), “현행 임원보수 결정의 문제점과 개선방안”, 경제개혁이슈 2015-6호, 경제개혁연대

9) ACGA(2024), “Re: Issues Regarding the Commercial Law Amendment”

10) ACGA(2024), “Navigating the Korea AGM maze”

11) ICGN(2022), “ICGN Korea Governance Priorities”

2025년 임원 보수 결정 체계에 대한 직접적 주주제안 증가

- 최근 3년간 정기주주총회에서의 임원 보수 관련 주주제안 통계를 살펴보면 2023, 2024년에는 보수한도 수준 자체에 대한 주주제안이 대부분을 차지하나, 2025년에는 임원 보수에 더욱 직접적으로 영향을 미치는 다양한 종류와 방식의 주주제안이 제기되었음
- 3년간 제안자의 유형은 대부분 소액주주로 대동소이하나, 보수 산정 기준 및 체계에 대한 개선을 요구하는 안건이 2023년 0건, 2024년 1건에서 2025년 7건으로 증가한 점이 특징적임

〈표 2〉 2023-2025년 정기주주총회 임원 보수 관련 주주제안 안건유형*

구분	보수한도	보수금액	정관변경**	퇴직금 지급규정	기타***	계
2023	8	1 (감사)	1	-	-	10
2024	6	1 (대표이사)	1	1	-	9
2025	3	-	4	1	2	10

* 12월 결산법인, 안건 수 기준; 황금낙하산 조항 삭제, 보상위원회 포함 다수 위원회 설치 등의 안건은 제외

** 주주총회 보수심의제 도입, 임원보수 산정기준 보고 의무화, 보수한도 및 퇴직금 결정 방식 변경 등

*** 임원보수규정 신설, 권고적 주주제안 등

- 이처럼 다양한 주주제안이 제기된 배경으로는 ESG에 대한 관심이 증대되고 최근 소액주주의 효과적인 지분 결집이 가능해진 점에 더하여¹²⁾, 고질적인 현행 보수 결정 체계의 문제점을 해결하기 위하여 주주가 간접적인 보수한도 주주제안 대신 더 직접적으로 보수체계 및 보수수준에 대해 목소리를 내고자 하는 요구가 증가한 것으로 판단함
- 한편, 2025년 주주제안이 제기된 8개사는 보상위원회 설치, 이사회 및 보상위원회의 독립적인 보수 점검 등 기본적 보수 결정 체계부터 미흡한 것으로 나타남
 - 7개사의 경우 보상위원회가 설치되지 않았으며, 이사회 내 사외이사 비중 또한 50% 미만으로 이사회가 독립적으로 사내이사의 보수를 결정하기 어려운 상황임
 - 보상위원회가 설치된 1개사는 2024년 동안 보상위원회 위원장을 선임하는 안건 1개만을 결의한 것으로 나타나, 보상위원회 기능이 실질적으로 작동하지 않은 것으로 평가됨
- 향후에도 이와 같이 보수 결정 체계 및 공시 수준이 미흡한 기업에 대하여 보수 관련 주주제안이 증가할 가능성이 있으므로, 어떠한 방향과 수준의 주주제안이 바람직할지 검토하고자 해외의 사례를 살펴봄

12) 법무법인 율촌(2025), “정기주주총회 리뷰 소액주주 영향력 확대와 기업지배구조 변화”, Yulchon Legal Update

해외 주요국의 보수 결정 체계 검토

- OECD에 따르면 조사 대상 49개국 중 대부분의 국가는 보수 정책에 대해 공시 및 주주총회 결의를 요구하는 등 규제를 시행하고 있으나, 한국은 관련 규제가 미비함¹³⁾
 - 41개국(84%)에서 보수 정책을 공개하도록 법령 또는 상장규정을 통해 규제하고, 40개국(82%)에서 보수 정책에 대해 권고적 또는 구속적 주주총회 투표를 거치도록 법령 또는 상장규정을 통해 규제하고 있음
 - 보수 정책에 대해 공시 또는 주주총회 결의 등 규제하지 않는 국가는 한국 포함 6개국에 불과함
- 영국, 유럽연합, 미국, 호주 등 해외에서는 보수정책 및 지급된 보수에 대하여 주주의 선호를 표명하는 Say-on-Pay 제도(주주총회 보수심의제)가 활성화되어 있음¹⁴⁾
 - (영국) 매년 이사에게 지급된 보수를 설명하는 보수보고서에 대해 권고적 표결을 하도록 하고, 앞으로의 이사 보수 정책에 대해 최소 3년에 1회 구속력 있는 표결을 하도록 함¹⁵⁾
 - 보수보고서에 대한 권고적 Say-on-Pay가 부결되면, 다음 회계연도에 보수 정책에 대한 구속적 주주총회 안건을 상정해야 함
 - (유럽연합) SRD II 지침을 통해 이사 보수보고서에 대해 매년 권고적 결의를 거치고, 이사 보수 정책에 대해서는 증대한 변경이 있을 때, 그리고 최소 4년에 1회 권고적 또는 구속적 결의를 거치도록 함¹⁶⁾
 - 독일의 경우 보수정책과 보수보고서 모두 권고적 결의를 거치도록 하고 있으며¹⁷⁾, 프랑스의 경우 보수정책과 보수보고서 모두 구속적 결의를 하도록 SRD II보다 강화하여 법제화함¹⁸⁾
 - (미국) 영국, 유럽연합과 달리 보수 정책에 대한 구속적 결의를 요구하지는 않으며, 보수 관련 공시자료에 대한 권고적 투표를 진행함¹⁹⁾
 - Say-on-Pay 투표 주기를 1년, 2년, 3년 중 선택할 수 있으며, Say-on-Pay 투표 주기를 정하는 투표(Say-on-Frequency)를 최소 6년에 1회 진행함. 또한 영국, 유럽연합과 달리 CEO, CFO, 보수 총액 상위 임원 3인 등 핵심 경영진에 대한 표결을 진행함

13) OECD(2023), "OECD Corporate Governance Factbook 2023"

14) 송지민(2022), "영국 회사법상 이사의 보수규제 변천사 -기간간 권한 배분과 주주권 행사를 중심으로-", 기업법연구 제36권 제2호, 한국기업법학회; 김윤상(2024), "미국의 Say on Pay 제도에 관한 연구", 서울대학교 법학 제65권 제3호, 서울대학교 법학연구소; 이승희(2023), "Say on Pay 법제화 동향과 국내 도입방안", 이슈&분석 2023-03호, 경제개혁연구소

15) Companies Act 2006, ss 439, 439A.

16) Directive (EU) 2017/828 of the European Parliament and of the Council of 17 May 2017 amending Directive 2007/36/EC as regards the encouragement of long-term shareholder engagement (Shareholder Rights Directive II), arts 9a, 9b.

17) 정대익(2023), "독일의 권고적 주주제안-현황과 전망, 한국에 주는 시사점", 상사판례연구 제36권 제4호, 한국상사판례학회

18) 이승희(2023), "Say on Pay 법제화 동향과 국내 도입방안", 이슈&분석 2023-03호, 경제개혁연구소

19) SEC Rule 14a-21, 17 C.F.R. § 240.14a-21 (2025).

- (호주) 이사회 구성원 및 핵심 경영진의 보수보고서에 대해 권고적 투표를 진행하나, 'Two-Strikes' Rule을 통해 구속력을 보완하고 있음²⁰⁾
 - 2회 연속 보수보고서에 대해 25% 이상의 반대투표를 받는 경우, managing director 1인을 제외한 이사회 전원을 재선출하여야 함

결론 및 시사점

- 한국의 임원 보수 결정 체계의 근본적인 변화가 이루어지기에는 시간이 다소 소요될 가능성이 높으므로, 주주제안은 현행 규제체계 내에서 이사회의 실질적인 변화를 유도할 수 있는 가장 현실적이고 효과적인 수단임
- 2025년 임원 보수 관련 주주제안의 다양화가 이러한 변화의 시작점이라고 판단하며, 임원 보수 결정의 투명성과 합리성을 확보하려는 주주들의 관여 활동은 앞으로 더욱 확대되고 정교화될 것으로 전망됨
- 우리나라 임원 보수 결정 체계의 문제점과 해외 주요국의 보수 결정 체계를 토대로 다음 4가지의 영역에 대한 주주관여를 제안함
 - (보수 정책의 명문화) 회사가 구체적인 보수 설계 철학과 원칙, 보수 산정 방식과 근거, 임원 퇴직금 관련 사항, 보수 관련 의사결정 체계 등의 내용을 포함한 보수 정책을 수립하고 이를 정기적으로 홈페이지 또는 사업보고서에 공시하거나 주주총회의 승인을 받도록 정관에 근거 명시
 - 이때 보수 정책에 보수 정책 제정 및 개정 배경, 정책에 변경이 있는 경우 그 사유, 이사별 보수 구성, 급여 결정 방식, 급여 인상을 한도, 성과연동보수(단기 및 장기, 현금 또는 주식)의 평가지표와 그 가중치 등 산정 방법, 목표 달성에 따른 성과보수 지급 구조 및 최대 지급가능 규모, 주식보상 의무보유기간 등을 포함하도록 요구할 수 있음
 - 비록 특별결의 요건을 만족하지는 못하였으나 보수 원칙과 목표 및 산정 방법이 포함된 보수 정책을 마련하고 매년 정기주주총회에서 이를 보고하도록 한 DB하이텍 정관변경 안전이 국민연금공단 포함 31.4%의 찬성표를 득하였다는 점에서, 정밀하게 설계된 제안은 향후 많은 주주의 지지를 받을 수 있을 것으로 전망함
 - (보수 결정 절차 개선) 독립성을 갖춘(전원 또는 2/3 이상 사외이사로 구성) 보상위원회를 설치하고, 보상위원회가 정기적으로 보수 체계에 대해 검토하여 해당 체계에 따라 매년 개별 이사보수 실지급액을 결정하도록 보상위원회의 구성 및 수행업무를 정관에 명시

20) Corporations Act 2001 (Cth) ss 250R(2), 250U, 250V(1).

- 보상위원회의 설치만으로도 성과연동성 개선 및 지배주주에 편중된 보수 분배 현상 완화 등 일부 긍정적 효과를 기대할 수 있으나, 보상위원회의 충실하고 효과적인 업무 수행을 위해서는 그 역할을 명확히 요구할 필요가 있음²¹⁾
- **(보수 정보 공개 확대)** 이사회 또는 보상위원회의 책임하에 보수 산정 근거를 담은 상세한 보수 설명 자료를 작성하고 주주총회소집공고 혹은 홈페이지 등에 공시하도록 정관에 근거 명시
 - 이때 적어도 사업보고서상 보수 공시의무의 대상인 임원에 대해서는 고정급, 단기성과급, 장기성과급, 주식보상, 기타 보상 등 세분화된 보수 지급액, 보수 산정 기준과 계산 방식 및 근거, 성과지표별 보수 반영 비중과 목표 대비 달성도, 성과급 최대 지급 가능액과 실제 지급액, 동종업계 기업과의 비교 결과, 그리고 1) 보수와 회사의 중장기 성과 간 연계가 어떻게 이루어지는지, 2) 내외부 지표를 활용하여 보상이 적절하다고 판단한 이유에 대한 자세한 설명 등 주주의 의사결정에 필요한 충분한 정보를 공개하도록 함
- **(주주총회 표결 대상 확대)** 보수지급액에 대하여 주주의 선호를 표명하여 이사회 및 보상위원회의 책임 있는 결정을 유도하기 위해 권고적 Say-on-Pay 제도를 도입하도록 정관에 근거 명시
- 그간 국내 기관투자자들은 보수 관련 제도 및 공시가 미비한 등의 이유로 보수 관련 주주관여에 소극적이었으나, 기업들의 보수 관련 체질 개선을 위해서 기관투자자의 역할 또한 중요하므로 이제는 적극적인 관여가 필요한 시점임
 - 주주행동 자문기관 Georgeson에 따르면 글로벌 기관투자자들은 2025년 주주관여 우선순위 중 임원 보상을 1순위로 선정하는 등²²⁾ 임원 보수는 투자자 입장에서 매우 중요한 요소에 해당함
 - 예컨대 기관투자자는 금융당국의 기업가치 제고 계획 가이드라인 중 ‘4. 계획수립’ 부분에 명시된 바와 같이, 밸류업 지표와 임원 보상 체계를 연계하는 보수 정책을 마련하고 공시하도록 요구할 수 있음²³⁾
- 기업은 주주제안에 수동적이고 방어적으로 대응하기보다, 선제적으로 보수 정책을 수립하고 주주와의 소통을 강화하며, 그 내역을 공개함으로써 신뢰를 구축하는 것이 바람직함
- 마지막으로 정책입안자는 시장의 요구를 인식하여 보수 산정 기준 공시의 형식 및 내용 구체화, 개인별 보수 공시 대상자 확대, 보상위원회의 설치 의무 또는 독립성 확대, 또는 해외 주요국의 사례와 같이 보수 정책에 대한 주주총회 결의 및 Say-on-Pay 제도 도입 등 글로벌 스탠다드를 반영한 제도 개선에 대한 논의를 본격화할 필요가 있음

21) 홍유정(2025), “임원 보수 성과 연계성 분석: 보상위원회 도입 효과를 중심으로”, KCGS Report 제15권 2호, 한국ESG기준원; 임성윤(2024), “지배주주 일가의 이사회 참여에 따른 이사 보수 차이: 보상위원회의 설치 및 실효적 운영 여부를 중심으로”, KCGS Report 제14권 11호, 한국ESG기준원; 임자영(2020), “유가증권 상장사의 보상위원회 운영 현황 및 도입 효과”, KCGS Report 제10권 5호, 한국ESG기준원

22) Georgeson(2025), “Global Institutional Investor Survey 2024”

23) 금융위원회(2024), “기업가치 제고 계획 가이드라인(안)”

Global News

1. 트럼프 2기 행정부, 퇴직연금 ESG 투자 기준 변경 예고: 바이든 정부 규정 폐지 절차 돌입

박정민*

- 2025년 5월 28일, 미국 트럼프 행정부는 미국 노동부(Department of Labor, DOL)를 통해 바이든 행정부 시절 제정된 ESG 투자 규칙에 대한 법적 방어를 공식적으로 중단하고, 해당 규칙의 철회를 추진 중임을 제5항소법원**에 통보함¹⁾²⁾³⁾

**제5항소법원(United States Court of Appeals for the Fifth Circuit): 미국 항소법원은 연방 지방법원(1심)에서 내려진 최종 판결에 대한 항소를 심리하며, 한국의 고등법원에 해당함

- 이는 퇴직연금 운용역이 투자 결정 시 ESG 요소를 고려할 수 있도록 유연성을 부여했던 바이든 행정부의 규칙을 폐기하고, 새로운 규정 마련에 대한 의지를 표명한 것으로 해석됨
- 미국 퇴직연금 ESG 투자 규제, 과거 트럼프 1기 행정부와 바이든 행정부 간 입장 차이
 - 트럼프 1기 행정부 (2017년~2021년)는 퇴직연금 운용 시 ESG 고려 사항을 "금전적 요인(pecuniary factors)"에 엄격히 제한하는 규칙을 제정함
 - 이후 2023년 1월, 바이든 행정부 (2021년~2025년)는 ESG 투자를 제한하는 트럼프 행정부의 규칙을 뒤집고, 재정적으로 관련성이 있다면 수탁자가 ESG 요소를 투자 결정에 고려할 수 있도록 유연성을 부여하는 새로운 규칙을 확정함
 - 해당 규칙은 ERISA(Employee Retirement Income Security Act of 1974)가 적용되는 퇴직연금 수탁자들이 투자 선택 및 주주권 행사(예: 의결권 행사) 시 기후 변화 및 기타 ESG 요인을 고려할 수 있음을 명확히 함. 다만, 해당 요인들이 위험-수익 분석에 재정적으로 관련성이 있어야 한다는 전제가 있음
 - 또한 동 규칙은 두 가지 투자 옵션이 재정적 중요성 측면에서 동등할 경우 퇴직연금 펀드 매니저가 ESG 요인을 "동점 처리 기준(tie-breaker)"으로 고려할 수 있도록 허용함
 - 2023년 3월, ESG 투자 규칙에 대해 텍사스를 포함한 26개 공화당 주(州)가 소송을 제기하며, 해당 규칙이 1억 5천만 명 이상의 근로자 퇴직 보안을 위협한다고 주장함⁴⁾
 - 2023년 3월 1일, 미국 상원은 해당 규칙을 무효화하는 결의안을 통과시켰으나 이후 3월 9일 바이든 대통령이 이에 거부권을 행사함에 따라 규칙의 효력을 유지함⁵⁾⁶⁾

* 한국ESG기준원 책임투자본부 책임투자팀 선임연구원, jmpark@cgs.or.kr

1) Trump Administration to Overturn Rule Allowing Retirement Plans to Consider ESG Factors, ESG Today, 2025.06.03.

2) Trump DOL Withdraws Biden-Era ESG Rule and Crypto Guidance for ERISA Plan, Ropes & Gray Logo, 2025.05.30.

3) Labor Dept. drops Biden-era ESG fiduciary rule, ESG dive, 2025.05.29.

4) U.S. Republican-led states move to block Biden ESG investing rule, Financial Post, 2023.05.18.

○ 트럼프 2기는 이러한 거부권으로 해당 법률에 대해 유지되어 오던 ‘법적 방어’를 공식적으로 중단할 예정임을 선언함으로써 ESG 투자 축소 의지를 사실상 표명한 것으로 해석됨

〈표 1〉 미국 퇴직연금 ESG 투자 규칙 관련 타임라인

구분	일시	내용
트럼프 1기 (2017.01.~2021.01.)	2020.06.23	- 미 노동부, 퇴직연금 운용 시 ESG 요소를 제한하는 내용의 규칙안(Proposed Rule) 발표
	2020.10.30	- 위 규칙안이 최종 규칙("Financial Factors in Selecting Plan Investments")으로 확정되어 발효 - 사실상 퇴직연금의 ESG 투자를 상당히 제한
바이든 행정부 (2021.01.~2025.01.)	2021.03.10	- 바이든 행정부 노동부, 트럼프 행정부의 ESG 제한 규칙에 대한 집행 유예 (Non-enforcement Policy) 발표
	2022.11.22	- 노동부(DOL), ESG 요소를 투자 결정에 고려할 수 있도록 허용하는 새로운 규칙안(Proposed Rule) 규칙 발표
	2023.01.30	- 위 규칙안이 최종 규칙("Prudence and Loyalty in Selecting Plan Investments and Exercising Shareholder Rights")으로 확정되어 발효. - 연금 수탁자가 재정적으로 관련성이 있다면 ESG 요소를 투자 판단에 고려할 수 있는 유연성을 부여, 주주권 행사(예: 의결권 행사) 시에도 ESG 관점을 적용할 수 있도록 허용
	2023.03.	- 텍사스 주를 필두로 공화당이 주도하는 26개 주가 위의 ESG 규칙에 대해 소송 제기
	2023.03.01	- 미국 상원, 바이든 행정부의 ESG 규칙을 무효화하는 결의안 통과
	2023.03.20	- 바이든 대통령, 상원에서 통과된 ESG 규칙 무효화 결의안에 거부권 행사
	2024.02.16	- 위의 공화당이 제기한 소송에 대해 1심 기각(판사:Matthew Kacsmaryk)
트럼프 2기 (2025.01. ~ 현재)	2025.04.25	- 트럼프 행정부 노동부, 제5항소법원에 바이든 행정부의 ESG 규칙을 재고할 의사가 있으며, 철회를 고려하고 있음을 공식적으로 통보
	2025.05.~	- 동 행정부 해당 규칙에 대한 ‘법적 방어’ 중단 선언, 철회 논의 중

출처: 관련 기사, KCGS 재구성

5) 미국 내 Anti-ESG VS Pro-ESG 관련 최근 이슈, 박정민, KCGS Report 제13권 8호.

6) Personal Finance Biden used first veto to save a 401(k) investment rule. Here’s what it does, CNBC, 2023.03.21.

- 현재 미국 내 퇴직연금 운용 시 ESG 투자 허용 여부 및 향후 전망
 - 현 시점에서 바이든 행정부의 ESG 투자 규칙은 아직 공식적으로 폐지되거나 새로운 규칙으로 대체되지 않았으므로 현재 퇴직연금 운용역은 투자 판단 시 ESG 요소를 고려할 수 있음
 - 다만, 향후 트럼프 행정부가 추진하는 규칙 폐지 행정절차*가 완료되고 새로운 규칙이 발효된다면, 퇴직연금 운용역의 ESG 요소 고려 범위가 다시 엄격하게 제한될 수 있음
- * 규칙안(Proposed Rule) 발표 → 의견 수렴(Public Comment Period) → 최종 규칙(Final Rule) 발표
- 이에 따라 자금운용의 입장에서 향후 투자 전략 조정이 필요할 수 있으며, 새로운 규정 위반 시 처벌(예: 벌금, 자격 정지 등) 또한 발생할 수 있다는 점에서 이후 행정절차 경과 등에 주의를 기울일 필요가 있음

2. EU 집행위, 2030 기후목표 이행 평가 보고서 발표

김예린*

- 지난 2025년 5월, EU 집행위원회는 회원국이 제출한 최종 국가에너지·기후계획(National Energy and Climate Plans, NECPs)에 대한 종합 평가 보고서를 발표함¹⁾
 - 해당 보고서는 EU가 1990년 대비 2030년까지 온실가스(GHG) 순배출량을 55% 감축하겠다는 법적 목표 달성에 어느 정도 근접했는지를 평가하기 위한 목적으로 발간됨
 - 집행위에 따르면 최종 NECPs 제출 결과를 종합한 현재의 정책 기반 시나리오상 EU는 2030년까지 약 54% 감축이 가능할 것으로 예상되며, 이는 법정 목표인 55%에 매우 근접한 수치임
 - 2023년 기준으로는 이미 37% 감축이 달성되었으며, 2023년 단일연도에만 8%의 온실가스 배출 감소가 이루어졌음

- 분야별 이행 진척도는 다음과 같음
 - ESR(Effort Sharing Regulations)²⁾ 부문
 - 운송, 건물, 농업, 폐기물 등 비ETS(Emissions Trading System) 영역에서 2030년까지 38% 감축이 예상됨 (EU 목표: 40%)
 - 2023년 제출된 NECPs 초안 대비 약 4%p 개선된 수치이며, 교통·건물 부문에 대한 정책 강화가 반영된 결과임
 - 재생에너지 부문
 - 회원국의 계획에 따르면 2030년까지 전체 에너지 믹스 중 재생에너지 비중이 41~42.6%에 도달할 것으로 전망됨 (EU 목표: 42.5%)
 - 2019년 대비 모든 회원국이 재생에너지 관련 정책을 강화하였으며, 최근 2년간 200GW 이상 용량이 추가 설치됨
 - 에너지 효율 부문
 - NECPs 기준으로는 2030년까지 최종 에너지 소비를 8.1% 줄이는 계획이 제출됨 (EU 목표: 11.7%)

* 한국ESG기준원 책임투자본부 ESG 데이터팀 선임연구원, yrkim@cgs.or.kr

1) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0274&qid=1749138488640>

2) ESR(Effort Sharings Regulations)은 운송, 건물 등 비산업 부문을 대상으로 각국에 감축 목표를 부여하는 제도이며, 대규모 온실 가스 배출 산업을 대상으로 배출권 거래를 통해 감축을 유도하는 ETS(Emissions Trading System)와 구분됨

- 이처럼 목표와의 격차가 발생한 주요 원인은 다수 회원국이 에너지 효율 정책의 구체적 이행 수단(건물 리노베이션, 산업 효율화 등)을 명확히 제시하지 않았기 때문으로 판단됨
- 토지·산림 이용 부문
 - 2030년까지 추가로 4,200만 톤의 CO₂를 흡수해야 하나, 최근 흡수량이 지속적으로 감소하고 있어 목표 달성이 어려울 것으로 평가됨
 - 목표와의 격차는 최대 6,000만 톤에 이를 것으로 예상됨
- NECPs 최종본은 2023년 제출된 초안 대비 정책 구체성 및 실행 가능성이 향상된 것으로 평가됨
 - 일부 국가에서는 재정 계획, 기술 투자 계획, 이해관계자 참여 계획 등이 보완되어 제출됨
 - 하지만 일부 국가에서는 여전히 화석연료 보조금 폐지 계획, 에너지빈곤층 지원 방안 관련 항목 등에 대한 구체성이 부족한 것으로 나타남
- 향후 EU 기후정책은 2040년 중간 목표 수립을 중심으로 재편되고 있음
 - EU 집행위는 2024년 2월, 1990년 대비 온실가스 90% 감축을 포함한 2040년 온실가스 감축 중간목표를 공식 제안하였음³⁾
 - 해당 목표는 과학자문기구(ESABCC)의 권고에 기반한 것으로, 향후 EU 기후법 내 법제화를 통해 구속력을 갖출 예정임
 - 집행위는 탄소시장 확대, 사회기후기금, 산업 탈탄소화 등을 주요 수단으로 활용하여 목표 달성을 지원할 계획임
 - 연간 약 5,700억 유로 규모의 에너지 시스템 투자가 필요할 것으로 추산되며, 민간 투자 유인 강화 및 공공재정 확보가 핵심 정책 과제로 제시되고 있음
- 종합적으로 EU는 2030년 목표에 근접하고 있으나, 일부 영역의 정책 이행 속도 및 품질 제고가 필요한 상황임
 - 특히 에너지 효율, 토지·산림 이용 부문은 집행 계획의 보완이 요구됨
 - 이번 보고서를 통해 회원국 간 정책 투명성과 실행력 격차를 확인하고, 향후 EU 차원의 공동 대응 방향 설정에 기여할 수 있을 것으로 예상됨

3) https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en?utm_source=chatgpt.com