

사후(최종) 보고서		[발행자용]				
1. 발행자 명	국가철도공단					
2. 보고대상(채권) 표준코드	한국거래소 상장 표준코드 KR352702GEB0					
3. 보고서 공개일자	2025.7.1.					
4. 세부내용						
I. 발행 내역						
종목 명	국가철도공단채권 420(녹)					
채권 표준코드	한국거래소 상장 표준코드 KR352702GEB0					
발행 일자	2024.11.12.					
발행 금액	500억원					
만기 일자	2026.11.12.					
발행 금리	3.19%					
II. 자금배분 보고						
1. 지원대상 프로젝트						
연 번	프로젝트	녹색분류체계 해당 경제활동	발행일자	총 사업비(A)	발행금액 (투입금액(B))	자금조달 비율 (B/A, %)
1	수도권 고속철도 건설	1-다-(3) 무공해 운송 인프라 구축·운영	2024.11.12.	3조 583억원	500억원	1.63 %
합 계				3조 583억원	500억원	1.63 %
- 본 녹색채권의 조달자금이 투입된 프로젝트는 다음과 같음.						

프로젝트 명	수도권 고속철도 건설		
한국형 녹색분류체계	<div>녹색 부문</div> <div>분야 : 1-다-(3) 무공해 운송 인프라 구축·운영 경제활동 : 무공해 운송 인프라 구축·운영</div>		
프로젝트 목적 및 개요	<div>- 목적 : 강남·강동·수도권 동남부 고속철도 수혜지역 확대 및 서울~시흥 구간 선로 용량 부족 해소</div> <div>- 주요 내용 : 수서~동탄~평택 간 61.1km 고속철도 건설</div>		
총 사업비	30,583억원	자금조달 비율 (투입금액/총사업비)	1.63%
본 채권 투입금액	500억원		
집행(자금배분)금액	수도권 고속철도 건설 프로젝트	집행 비율 (집행금액/투입금액)	100% (전액배분 완료)
	500억원		
자금배분 완료일자	2024.11.15.		
신규 / 차환	차환	비율(%) (신규 투자금액/자금조달금액)	-
	500억원	비율(%) (차환 투자금액/자금조달금액)	100%
착공, 완공 및 개통 일자	착공일 : 2011.5.27.	준공일 : 2025.6.	개통일 : 2016.12.9.
프로젝트 소재지 (국가, 위치)	수서~동탄~평택 간 61.1km		

2. 프로젝트 상세 내용 및 세부 집행 내역

- 프로젝트 상세 내용

- 사업구간 : 수서~동탄~평택 간 61.1km 고속철도 건설
- 사업기간 : 2008년 ~ 2025년
- 소요시간 : 서울역(용산역) 출발보다 약 7~8분 단축
 - * 경부고속철도 : 서울역 출발 대비 8분 단축 (2시간 10분 → 2시간 2분)
 - ** 호남고속철도 : 용산역 출발 대비 7분 단축 (2시간 5분 → 1시간 58분)

- 주요일정

주요 일정	내용	비고
2009.12.31.	수서고속철도 기본계획 고시	국토해양부고시 제2009-1310호
2012.02.15.	기본계획 변경(1차)(지제역 추가건설)	국토해양부고시 제2012-58호
2013.12.19.	기본계획 변경(2차)	국토해양부고시 제2013-793호
2016.12.9.	수서고속철도 개통	
2024.12.27.	수도권 고속철도 사업실시계획변경(21차) 승인	사업기간연장('24년→'25년)
개통이후~현재	잔여공사 시행 등	

－ 세부 자금배분 집행 내역

(단위 : 억원, %)

구 분	분야	세부 내용	배분 현황		비 고
			배분 금액	배분 비중	
수도권 고속철도 건설	감리	수도권고속철도 노반 감리	6.5	1.30%	
	토지	수도권고속철도 용지매수	3.9	0.78%	
	건축물	수도권고속철도 노반신설공사	89.9	17.98%	
	전력	수도권고속철도 전력사업	174.8	34.96%	
	통신	수도권고속철도 통신사업	99.0	19.80%	
	신호	수도권고속철도 신호사업	125.8	25.16%	
	기타	수도권고속철도 기타부대비	0.1	0.02%	
합 계			500.0	100.00	

Ⅲ. 환경영향 보고

1. 환경개선 기대효과

○ 고속철도 건설로 온실가스 1,018톤 감축(수도권고속철도 1,593톤 감축)

- 수도권고속철도의 경우 연간 97,417톤의 온실가스를 감축하였으며, 녹색채권 조달 비중 기준 1,593톤의 온실가스 감축

○ 녹색채권 500억 발행으로 녹색금융 저변확대 노력 및 녹색채권 활용으로 환경 친화적인 철도 건설기관의 인지도를 높이고 적극적인 ESG경영을 수행하는 기관

IV. 한국형 녹색분류체계 적합 여부 보고

프로젝트 명	한국형 녹색분류체계				
	부문	6대 환경목표	분야	경제활동	
수도권 고속철도 건설	녹색	1. 온실가스 감축	다. 수송	(3) 무공해 운송 인프라 구축·운영	
	활동기준	인정기준	배제기준	보호기준	
	적합	적합	적합	적합	
	최종(종합) 적합 여부		적합		
	부문	녹색부문		전환부문	
		(100%, 500억원)		(000%, 000억원)	
총계		(100%, 500억원)			
주요 의견	○ 당사는 발행기업의 녹색분류체계 적합성 판단 요청서 및 증빙자료 등을 검토한 결과, 활동기준/배제기준/보호기준을 모두 충족하여 한국형 녹색분류체계에 '적합'한 것으로 의견을 제시합니다. ○ 수도권고속철도 건설사업으로 환경영향 또는 환경개선 효과는 온실가스 1,593톤CO2 -eq/년 감축 될것으로 판단합니다.				
제출 자료	사업계획서 및 외부사업 온실가스 감축량에 대한 검증보고서				
(예정) 사후외부검토키관	NICE신용평가				

※ 게시일 현재 발행대금 전액 배분 완료됨에 따라 본건 안내문이 최종 게시이며, 향후 주요한 변동 사항이 있을 경우, 수정 공시 예정임

사후 외부검토 보고서

1. 발행자명	국가철도공단		
2. 외부검토기관	NICE신용평가	아웃소싱 기관	해당사항 없음
3. 작성일자 ^주	2025.06.24.	현장검증 일자 (필요시)	해당사항 없음

주: 작성일자는 외부검토기관의 평가일자임

4. 외부검토 요약

NICE신용평가(주)는 2024년 10월 30일 국가철도공단(이하 '공단')이 발행한 제420회 국가철도공단채권(한국형 녹색채권)에 대하여 대한민국 환경부·금융위원회의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 적합 여부에 대한 사후 외부검토를 수행하였다.

공단은 녹색분류체계(K-Taxonomy)에 적합한 경제활동인 '수도권 고속철도 건설' 사업에 필요한 자금을 조달하기 위해 상기 녹색채권을 발행하였으며, 해당 채권을 통해 조달한 자금 전액을 배분완료하여 사후(최종)보고를 실시하였다.

공단의 사후보고 및 제출 자료를 검토한 결과, 자금이 배분된 프로젝트가 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy)에 적합하며 당초 계획과 동일하게 자금 배분이 완료된 점, 자금 운용이 적절하게 이루어진 점, 각 프로젝트를 통해 환경개선 효과를 기대할 수 있는 점 등을 반영하여 제420회 국가철도공단채권에 대해 [적합] 으로 평가한다.

I. 발행내역

종목명	제420회 국가철도공단채권
채권 표준코드	한국거래소 상장, 표준코드 KR352702GEB0
발행 일자	2024.11.12.
발행 금액	500억원
만기 일자	2026.11.12.
발행 금리	3.19%

II. 자금배분 보고에 대한 검토

1. 지원대상 프로젝트에 대한 검토

공단은 수도권 고속철도 건설 사업에 자금을 투입하였으며, 당초 계획과 동일하게 자금배분을 완료하였다. 자금이 배분된 대상 프로젝트는 대한민국 환경부가 공표한 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계에 부합한 프로젝트로 판단된다.

프로젝트명	분야	세부내용	배분현황	
			배분금액	배분비중
수도권 고속철도 건설	수송	수서~동탄~평택 간 61.1 km 고속철도 건설	500억원	100%
합계			500억원	100%

수도권 고속철도 건설 사업

프로젝트명	수도권 고속철도 건설 사업		
한국형 녹색분류체계	녹색 부문		
	분야: 다. 수송 경제활동: (3) 무공해 운송 인프라 구축·운영		
프로젝트 목적 및 개요	강남·강동·수도권 동남부에 녹색교통수단인 고속철도 수혜 지역을 확대하고 서울~시흥 구간 선로 용량 부족 해소에 기여하기 위해 수서~동탄~평택간 61.1 km의 고속철도를 건설함		
총 사업비	3조 583억원	자금조달 비율 (투입금액/총사업비)	1.6%
본 채권 투입금액	500억원		
집행(자금배분)금액	수도권 고속철도 건설	집행비율 (집행금액/투입금액)	100% (전액배분 완료)
	500억원		
자금배분 완료일	2024.11		
신규/ 차환	차환 500억원	비율 (차환금액/자금조달금액)	100% (전액배분완료)
착공, 완공 및 개통일자	착공: 2011.05.	준공: 2025.06(예정)	개통: 2016.12 ^주
프로젝트 소재지(국가, 위치)	수서~동탄~평택 간 61.1km		

주: 수서~평택 간 수도권 고속철도 건설사업은 2016년 12월 개통하였으나, 복합환승센터 건설, 시스템 추가 공사, 하자보수 절차 등으로 인해 최종 준공은 2025년 6월로 예정되어 있음

2. 프로젝트 상세 내용 및 세부 집행 내역에 대한 검토

공단은 제420회 국가철도공단채권 발행을 통해 조달한 자금의 100%를 수도권 고속철도 건설 사업에 투입하였다. 공단은 발행회차, 만기일 등이 포함된 ESG채권발행관리대장을 작성하여 조달자금의 집행 및 배분 현황을 정기적으로 모니터링하였으며, 예금거래 실적 증명서, 내부 결재 자료 등을 통해 자금 배분 내역을 증빙하였다. 발행자금은 수도권 고속철도 건설을 위해 발행한 제367회 국가철도공단채권 (2,000억원, 2024년 11월 17일 만기) 상환에 전액 사용되었으며, 2021년 발행 자금은 수도권 고속철도의 용지매수, 노반신설 공사, 용역 및 부대비 등에 투입한 것으로 확인하였다.

| 표 | 녹색채권 조달자금 배분 내역

[단위: 억원]

프로젝트	세부내용	배분 금액
수도권 고속철도 건설	수서~동탄~평택 간 61.1 km 고속철도 건설	500

자료: 공단 제시자료

수도권 고속철도 건설 사업은 수서~동탄~평택간 61.1 km의 고속철도를 건설하는 사업으로, 강남·강동·수도권 동남부에 녹색교통수단인 고속철도 수혜 지역을 확대하고 서울~시흥 구간 선로 용량 부족 해소에 기여하기 위해 추진되었다. 수도권 고속철도는 평택에서 경부고속철도와 연결되어 목포, 부산 등으로 이어지며, 서울역이나 용산역에서 출발하는 KTX와 비교했을 때, 수서~부산 구간은 8분, 수서~목포 구간은 7분 가량 시간이 단축된다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설 사업 개요

구분	내용
사업 내용	수서~동탄~평택 간 61.1 km 고속철도 건설
사업 목적	<ul style="list-style-type: none"> · 호남고속철도 개통과 동시 추진에 따른 고속철도 전용선 확보로 잠재 수요 창출 · 경부고속철도, 호남고속철도, 전라선 연계로 한반도 고속철도 X망 네트워크 구축 · 서울시 강남·강동, 수도권 동남부 지역 고속철도 서비스 제공
사업비	3 조 583 억원
재원 조달	국고 재정 40%, 공단 채권 발행액 60%
사업 효과	<ul style="list-style-type: none"> · 서울~시흥구간 선로 용량부족 해소 · 서울역(용산역) 출발 대비 7~8분 단축

위치도



자료: 공단 제시자료

수도권 고속철도 건설 사업은 2008년 기본계획용역을 수립한 이후, 2011년 사업실시계획을 승인받았으며, 2016년 수서에서 출발해 동탄을 거쳐 부산과 목포로 연결되는 수서고속철도를 개통하였고, 동탄에서 평택을 연결하는 연결 공사를 진행중에 있다. 본평가 당시 2024년 최종 준공 예정이었으나, 동탄역사 서측출입구 및 중앙여객통로 시설 변경 등으로 인해 수도권고속철도 건설사업 실시계획변경승인이 고시되며 사업시행 기간이 6개월 연장되었다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설 사업 추진 경과

일자	내용
2008.03~2009.10	기본계획용역
2009.12	철도산업위원회 심의 완료
2011.05	사업실시계획 승인 및 노반 2 개 공구 T/K 착수
2012.02	기본계획 변경(1 차) - 지제역 추가건설
2013.12	기본계획 변경(2 차) - 삼성~동탄 동시시공분 추가 반영
2016.12	수서고속철도 개통
2024.12	수도권고속철도 사업실시계획변경(21 차) 승인
~2025.06	수도권고속철도 준공(예정)

자료: 공단 제시자료

III. 환경영향 보고에 대한 검토

공단은 수도권 고속철도 건설 사업과 유사한 사업인 호남고속철도 1단계 건설 사업을 수행하며 외부검증업체로부터 호남고속철도 건설 사업으로 인한 온실가스 감축량을 검증받은 바 있다. 공단이 제시한 해당 외부사업 온실가스 감축량 검증보고서에 따르면, 고속철도를 이용하여 인당 1km를 이동했을 때 온실가스 배출량은 44.60gCO₂eq로 추정되며, 이는 버스와 승용차 및 항공기 대비 약 41.6~68.1% 낮은 배출량이다. 구체적인 차종과 사용 연료 등에 의해 개별 이동수단 별 온실가스 배출량에는 차이가 있으나 평균적으로 버스, 승용차, 항공기 대비 고속철도의 원단위 온실가스 배출량이 현저히 적은 바, 수도권 고속철도 건설에 따른 고속철도로의 수송 전환으로 온실가스 배출 저감 효과가 발생할 것으로 판단된다.

| 표 | 이동수단별 평균 원단위 온실가스 배출량 [단위: gCO₂eq/pkm ^{주 1}]

구분	고속철도 ^{주 2}	버스	승용차	항공기
온실가스 배출량	44.60	76.32	128.79	140.00

주 1: 한 명의 승객을 1km 운송했을 때 배출되는 온실가스의 양

주 2: 기존 철도시스템의 pkm 당 베이스라인 배출계수

자료: 외부사업 온실가스 감축량에 대한 검증보고서(2020)

한편, 외부사업 온실가스 감축량 검증보고서에 따르면 CDM 방법론 AM0101 Large-scale Methodology High-speed passenger rail systems (v2.0)을 적용해 2016년부터 2019년까지 3년간 호남고속철도 1단계 건설로 인한 온실가스 배출 저감량을 측정하여 계산한 연평균 온실가스 감축량은 약 290,658tCO₂eq이었다. 사업의 유사성을 고려해 호남고속철도 1단계 영업거리와 수도권 고속철도 영업거리 비중을 고려한 수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량을 추산하면 약 97,418tCO₂eq이다. 금번 프로젝트에 대한 녹색자금 투입 비중을 감안할 시, 녹색채권 발행을 통한 수도권 고속철도 건설로 감축되는 온실가스 배출량은 약 1,593tCO₂eq로 추정된다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설에 따른 온실가스 감축량 추산 [단위: tCO₂eq]

구분	수치	비고
호남고속철도 1 단계 연간 온실가스 감축량(A)	290,658	공단 제시자료
호남고속철도 대비 수도권 고속철도 영업 거리비중(B)	33.5%	수도권 고속철도(61.1 km) /호남고속철도 1 단계(182.3km)*100
수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량(C)	97,418	AxB
녹색자금 투입 비중(D)	1.6%	
녹색자금 비례 수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량(E)	1,593	CxD

자료: 외부사업 온실가스 감축량에 대한 검증보고서(2020), NICE 신용평가 재구성

IV. 한국형 녹색분류체계 적합여부 최종 확인

프로젝트명	한국형 녹색분류체계			
	부문	6대 환경목표	분야	경제활동
수도권 고속철도 건설	녹색	1. 온실가스 감축	다. 수송	(3) 무공해 운송 인프라 구축운영
	활동기준	인정기준	배제기준	보호기준
	적합	적합	적합	적합
	최종(종합) 적합여부		적합	
	부문	녹색부문		전환부문
		500억원		-
	총계	500억원		
현장방문(필요시)	해당없음			
주요의견	공단의 경제활동은 수서~동탄~평택 간 61.1km의 복선철도를 건설하는 사업으로 저탄소 육상 수송 수단인 전기철도시설 인프라 구축에 해당된다.			
	해당 프로젝트는 별도의 인정기준을 요하지 않는 가운데, 고속철도는 버스와 승용차, 항공기 대비 한 명의 승객을 1km 운송했을 때 배출되는 온실가스의 양이 41.6~68.1% 가량 낮아 수도권 고속철도 건설에 따른 고속철도로의 수송 전환으로 온실가스 배출 저감 효과가 발생할 것으로 판단된다.			
	공단이 제출한 자료에 따르면, 유사한 사업인 호남고속철도 1단계 건설로 인한 연간 온실가스 감축량 추정치가 290,658tCO ₂ eq이며, 호남고속철도 대비 수도권 고속철도의 영업 거리비중과 전체 사업비 대비 녹색자금 투입 비중을 고려할 시, 금번 녹색자금 투입으로 인한 연간 온실가스 감축량은 약 1,593tCO ₂ eq 수준으로 판단된다.			
최종확인	또한, 공단이 제시한 배제 및 보호기준 확인서를 토대로 검토한 결과, 프로젝트가 해당되는 경제활동의 환경목표를 제외한 나머지 5개의 환경목표별 배제기준과 보호기준을 충족하는 것으로 판단된다.			
	본 외부검토기관은 국가철도공단이 발행한 녹색채권의 수도권 고속철도 건설 사업에 대하여 환경부가 공표한 한국형 녹색분류체계 상의 경제활동 각 기준(활동, 인정, 배제, 보호기준)을 모두 충족함을 확인하고 최종적으로 적합하다고 판단한다.			

5. 최종 결과 및 종합 검토의견

가. 판단 확인 대상

당사는 국가철도공단에서 의뢰한 '수도권 고속철도 건설' 프로젝트에 대한 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 적합성 부합 여부 판단, 자금배분 완료 현황 및 환경개선효과에 대한 확인을 공단제시 자료 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 공단이 제시한 자료에 대한 평가를 수행하였습니다. 또한 적합성평가의 온실가스 감축량 등 환경개선효과 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)
- ▶ 한국형 녹색채권 가이드라인(환경부)
- ▶ 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)
- ▶ NICE신용평가 ESG인증평가 방법론(2023)

다. 판단 확인의 독립성

당사는 외부검토기관으로서의 등록요건을 충족하여 한국형 녹색채권 외부검토 전담기관으로서 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) 기준에 부합하는 충실한 판단을 수행하고자 노력했지만, 발견하지 못한 오류, 누락, 허위진술이 잠재되어 있을 수 있음을 한계로 제시합니다.

마. 판단 확인 결과 및 종합의견

당사는 발행기업의 사후 보고서 및 증빙자료 등을 검토한 결과, 공단의 '수도권 고속철도 건설' 프로젝트가 활동기준/인정기준/배제기준/보호기준을 모두 충족하여 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), 당사 ESG인증 평가방법론, UN SDGs에 [적합] 한 것으로 의견을 제시합니다. 또한, 공단은 공단의 녹색채권 관리체계에 따라 적합하게 자금을 운용하였으며, 평가일 현재 발행자금의 100%를 녹색프로젝트에 배분 완료한 것으로 파악됩니다.

[기본전제 및 유의사항]

1. 회사 경영진의 책임

회사의 경영진은 대한민국 환경부·금융위원회의 한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 따라 관리체계를 작성 및 공시할 책임이 있습니다. 또한, 대한민국 환경부·금융위원회의 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 수행하였습니다. 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 공단의 『녹색채권 관리체계』 및 투자대상 프로젝트의 한국형 녹색분류체계 적합성판단과 관련하여 "중요성의 관점"에서 대한민국 환경부·금융위원회의 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)/사회적가치(사회적책임) 개선 효과 등의 정도나 계속성 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, 공단의 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㈜가 제공하는 ESG 인증평가는 ESG 채권 등에 대한 NICE신용평가㈜ 고유의 평가기준에 따른 독자적인 의견입니다.

NICE신용평가㈜는 ESG 인증평가의 주요 판단근거로서 제시하는 정보를 신뢰할 만하다고 판단하는 공단 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㈜는 ESG 인증 평가 대상의 발행주체와 그의 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 ESG 인증 평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나, NICE신용평가㈜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㈜는 ESG 인증평가를 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㈜는 고의 또는 중대한 과실에 기인한 사항을 제외하고 인증등급 또는 인증의견과 발간물 정보의 이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 책임지지 않습니다.

NICE신용평가㈜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㈜의 독자적인 의견으로, 특정 유가증권의 투자이사결정(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㈜에서 작성한 본 보고서에 수록된 모든 정보의 저작권은 NICE신용평가㈜의 소유입니다. 따라서 NICE신용평가㈜의 사전 서면동의 없이는 본 보고서 내용의 무단 전재, 복사, 유포(재배포), 인용, 가공(재가공), 인쇄(재인쇄), 재판매 등 어떠한 형태든 저작권에 위배되는 모든 행위를 금합니다. 특히, 본 보고서의 전부 또는 일부가 NICE신용평가㈜의 사전 서면동의 없이 기재 또는 첨부되어서는 안되며, NICE신용평가㈜는 이로 인해 발생하는 어떠한 민형사상 책임을 지지 않습니다.