

# 2025년 리드더차지(Lead the Charge) 리더보드 보고서

공정하고 지속가능한, 화석연료를 쓰지 않는 공급망 구축을 위한 자동차 제조업계의 성과 비교 분석

# Contents

목차		
도입	3	
핵심 요약		4
2025년 리더보드 결과	4	
화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망	6	
인권 및 조달의 책임성	7	
리더더차지(Lead the Charge) 소개	9	
리더보드(Leaderboard)란?	9	
리더보드 구조	9	
평가 대상 기업	11	
리더더차지 리더보드 결과	13	
총점 및 2024년 대비 변동 사항		13
시장별 차이	17	
규제 환경의 변화	20	
결론	21	
기업별 성과 요약	22	

# 도입

본 보고서는 리드더차지(Lead the Charge)가 자동차 산업의 공급망에 대해 발표하는 세 번째 연례 리더보드<sup>1</sup>다. 우리는 전 세계 대표적 자동차 제조사 18곳을 대상으로, 자사의 공급망에서 배출량 감축, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절 등을 위해 얼마나 노력을 기울였는지 평가했다. 본 보고서는 리더보드의 주요 결과를 요약, 분석해 진전 사항과 미비점을 강조해서 보여준다. 또 선도 기업과 뒤처진 기업들을 구별하고, 앞으로의 과제 및 기회 요소를 진단한다. 리더보드의 전체 데이터 및 기업별 성과에 대한 추가 데이터는 리드더차지 웹사이트(<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>)에서 확인할 수 있다.

디자인: Studio Lake

---

<sup>1</sup> 리더보드(leaderboard): 게임, 대회 등에서 가장 좋은 성적을 거둔 참가자의 이름과 점수를 보여주는 목록.



# 핵심 요약

본 보고서는 리드더차지의 세 번째 [리더보드](#) 분석 결과를 바탕으로 작성됐다. 리더보드는 전 세계의 대표적 자동차 제조사 18곳을 대상으로, 자사의 공급망에서 배출량 감축, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절을 위해 어떤 노력을 기울였는지를 80여 가지 지표로 평가한 것이다. 우리가 리더보드를 발표하는 목적은 진정한 친환경 자동차 생산의 의미, 또 그것을 위한 경쟁 우위의 기준을 설정하는 것이다. 즉, 단순한 전기자동차(EV)가 아니라 공정하고, 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망을 갖춘 전기차의 기준 확립을 위한 것이다.

리더보드는 기업 정책 및 관행의 두 가지 주요 측면을 다룬다. 하나는 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 구축, 다른 하나는 공급망에서의 인권 존중 및 조달의 책임성이다. 우리는 평가 대상 기업들의 성과를 백분율 점수로 나타냈다. 이 점수를 통해 자동차 제조사들이 친환경 자동차의 기준이 되는 각 지표의 기대치에 얼마나 부응하고 있는지, 그리고 경쟁 기업에 비해 얼마나 더 나은 진전을 이뤘는지 가능해 볼 수 있다.

본 보고서는 리드더차지의 세 번째 정례 리더보드이다. 따라서 공정하고, 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 전기차 공급망 구축을 위한 진전이 각 기업별로, 그리고 전반적인 자동차 업계 차원에서 어떻게 이뤄지고 있는지를 지속적으로 추적해 볼 수 있는 자료로 사용될 수 있을 것이다.

## 2025년 리더보드 결과

올해의 분석 결과는 자동차 업계가 꾸준한 진전을 위한 노력을 계속하고 있다는 사실을 보여준다. 2025년판 리더보드에서 18개 자동차 제조사가 받은 평균 총점은 전년에 비해 3%P 상승했다.

평가 대상 기업들은 기후 및 인권 부문 하위 항목 가운데 “일반” 항목에서 두드러진 개선을 나타냈다. 해당 항목은 자동차 제조사가 공급망에서 발생하는 기후 및 환경, 그리고 인권 영향을 해결함에 있어서 전반적으로 어떠한 접근 방식을 취하는지를 평가하는 것들이다. 이들 두 하위 항목의 점수가 각각 8%P 올랐다. 세 번째로 큰 성과를 보인 부문은 에너지 전환 광물 조달의 책임성이다. 이 부문 하위 항목의 평균 점수는 5%P 상승했다.

위에 언급한 하위 항목들이 EU의 배터리 규제, 그리고 기업 지속가능성 실사 지침처럼 최근 승인된 정책 또는 규정이 다루는 문제와 관련되어 있다는 사실을 우연이 아니다. 이는 산업계의 의미 있는 진전을 이끌어내는 데 있어서 공공 정책과 규제가 얼마나 중요한 역할을 하는지를 보여주는 사례다.

올해 리더보드의 또 다른 고무적인 결과는 원주민 권리에 관해서 몇몇 기업이 새로운 약속을 내놓는 등 성과를 보이기 시작했다는 것이다. 앞선 두 차례 평가에서는 이 부문에 대해 자동차 제조업계가 거의 아무런 조치도 취하고 있지 않은 것으로 나타났다.

그럼에도 불구하고, 업계의 성과는 여전히 대단히 미흡한 수준이다. 3년 연속으로, 50%가 넘는 총점을 받은 자동차 제조사는 한 곳도 없었다. 평가 대상 18개 기업의 평균 총점은 22%에 불과했다.

특히 우려스러운 부문은 철강 및 알루미늄의 탈탄소화다. 지난해 몇몇 기업이 초기적인 성과를 보였지만, 올해 결과를 보면 업계가 이 부문에서 정체돼 있다는 것을 알 수 있다. 그리고 일부 기업의 주목할 만한 진전에도 불구하고, 평가 대상 가운데 절반 이상의 기업은 원주민 권리 및 근로자 권익 부문에서 전혀 성과를 개선하지 못했다.

또한 올해 리더보드는 많은 기업들이 대대적인 정책과 약속을 내놓았지만, 정작 그것을 실행하는 데 있어서는 미온적인 태도를 취하고 있다는 사실을 보여준다. 자동차 제조사들은 공통적으로 정책, 약속, 목표에 관한 지표보다 그것을 실행하는 증거에 관한 지표에서 계속해서 더 낮은 점수를 받고 있다.

자동차 업계는 분명히 개선할 여지를 지니고 있고, 또 그래야만 한다. 각 제조사들이 여러 부문에 걸쳐 고르지 못한 성과를 나타내고 있다는 사실은, 그들이 모범 사례를 참조해 획기적인 개선을 보여줄 수 있다는 것을 의미한다. 평가 대상 중 한 기업은 절반 이상의 지표에서 모두 합격점을 받았고, 몇몇 기업은 선도적인 기업의 관행을 따라함으로써 해당 부문의 점수를 70% 이상으로 끌어올릴 가능성을 지니고 있다.

## 주요 내용

- 테슬라는 올해도 큰 폭의 진전을 나타냈다. 전체 총점을 8%P 끌어올려 리더보드 전체 순위에서 1위를 차지했다. 테슬라의 뒤를 이어 포드와 메르세데스가 각각 2위와 3위를 기록했다. 그러나 이들 세 기업이 순위는 각 기업이 적극적 조치, 또는 퇴보를 보인다면 내년에 얼마든지 뒤바뀔 수 있다.
- 메르세데스는 8개 하위 항목에서 모두 5위 안에 든 유일한 자동차 제조사다. 이는 한 기업이 리더보드에서 다루는 모든 영역에서 고르게 뛰어난 성과를 보여줄 수 있다는 것을 입증하는 사례다.
- 지난 평가에서 1위를 차지했던 포드는 전체 점수에서 거의 진전을 보여주지 못했다. 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 4%P의 미미한 점수 상승이 있었지만, 인권 부문에서 동일한 폭으로 점수가 하락해 그 효과가 상쇄됐다.
- 볼보는 8개 하위 항목 가운데 7개 영역에서 개선을 나타내 점수를 9%P 끌어올렸다. 이는 평가 대상 기업 중 가장 뛰어난 성과다. 지난해에 이미 최고 점수를 받은 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서도 가장 큰 폭의 점수 상승을 기록했다. 볼보의 이러한 성과는 업계의 선도 기업이 진전의 속도를 늦추지 않으면서, 다른 기업들이 따라야 할 기준을 높일 수 있다는 것을 보여준다.
- 지리는 2년 연속으로 리더보드에서 최고의 개선을 보여준 기업 가운데 하나다. 올해는 폭스바겐, 기아와 함께 인권 부문에서 가장 큰 폭의 점수 향상을 달성했다. 또 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서도 점수를 끌어올려, 이 부문에서 동아시아 최고의 자동차 제조사 지위를 유지했다. 그 결과 지리의 순위는 한 단계 상승해, 동아시아 지역 수위 업체인 현대를 1%P 차이로 뒤쫓고 있다.
- 폭스바겐과 기아 역시 올해 리더보드에서 뛰어난 성과를 보여줬다. 두 회사는 리더보드 평가의 양 측면, 즉 친환경 공급망과 인권 존중에서 주목할 만한 개선을 이뤄 각각 점수를 8%P 끌어올렸다. 그 결과 폭스바겐과 기아의 순위는 5위, 12위로 한 단계씩 상승했다.
- 첫 번째 리더보드에서 동아시아 자동차 제조사 가운데 수위를 차지했던 닛산은 이후의 평가에서 계속 순위가 하락 중이다. 전체 영역 가운데 4개 지표의 점수만 개선을 나타냈고, 인권 부문에서는 성과가 전무했다. 토요타 또한 최악의 성과를 보였는데, 2023년 이후 기후 및 환경 부문 지표에서 전혀 개선을 이뤄내지 못하고 있다.
- 지난 평가에서 뒤쳐진 성과를 보여준 기업들은 올해도 별다른 진전을 보여주지 못했다. BYD와 GAC는 2%P의 점수 상승을 기록했고, SAIC는 지난해와 마찬가지로 전체 점수에서 1%를 받았다.

- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 최고의 성과를 보여준 3개 기업은 다른 업체와의 격차를 더 크게 벌렸다. 3개사의 이 부문 평균 점수는 전체 업계의 평균 점수보다 두 배 이상 높았다. 그러나 인권 부문에서는 반대의 결과가 나타났다. 선두권 기업들의 성과가 주춤한 사이, 하위권 업체들이 선두와의 격차를 크게 좁혔다.

## 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망

- 평가 대상 기업들은 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망을 만들기 위한 노력에서 평균 19%의 점수를 받았다. 이는 2024년 리더보드 결과에 비해 단지 3%P 개선된 수치다.
- 지난해 리더보드에서는 몇몇 자동차 제조사가 철강 및 알루미늄의 탈탄소화 부문에서 고무적인 진전을 나타냈다. 그러나 올해 이 부문의 점수는 1%P 상승하는 데 그치며 정체된 모습을 보였다. 현대, 토요타, BYD, GAC 등 4개사는 첫 번째 리더보드 이후 이 분야에서 전혀 개선을 이루지 못하고 있다.
- 기후 및 환경 부문의 업계 리더인 볼보가 이 영역에서 다시 10%P의 점수를 끌어올렸다. 이는 평가 대상 18개 기업 중 최고의 상승폭이다. 볼보는 철강 및 알루미늄의 탈탄소화 부문에서 업계의 선두 자리를 지키며 다른 업체와의 격차를 더 크게 벌렸다. 해당 두 하위 항목에서 업계의 평균보다 4배 이상 높은 점수를 기록했다.
- BMW는 일반 기후 및 환경 부문 하위 항목에서 1위에 올랐다. 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 18개 자동차 제조사 가운데 최고인 60%의 점수를 획득했다. 테슬라 또한 이 부문의 성과가 크게 개선됐다. 테슬라는 24%P 점수를 끌어올려 이 항목에서 업계 평균 상승폭인 8%P보다 훨씬 나은 결과를 나타냈다.
- 공급망에서 발생하는 산림 전용의 위험에 대처하는 자동차 업계의 노력은 전반적으로 미흡했다. 이는 다른 산업 분야에서 이 부문의 투명성이 제고되고, 보다 과감한 약속과 면밀한 실사가 보편화한 모습과 대비된다.
- 배터리의 지속가능성 항목에서는 제한적인 개선만 이뤄진 것으로 나타났다. 그러나 몇몇 기업은 상당한 진전을 보여줬다. 메르세데스가 이 분야에서 테슬라를 제치고 1위를 차지했고, 르노도 3위로 올라섰다. 특히 르노는 지난 2년 간 인상적인 개선을 보여줬는데, 첫 번째 리더보드에서 받은 점수보다 두 배 이상 높은 점수를 기록했다. 이로써 르노는 이 분야 순위를 6위에서 3위로 끌어올렸다. 테슬라를 포함한 상위 3개사는 이 부문의 하위 항목에서 지속적인 점수 상승을 기록해 업계 전체의 평균인 16%보다 두 배 이상의 점수를 얻었다.
- 토요타, 혼다, 닛산 등 일본 자동차 3사는 중국의 SAIC와 함께 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 전혀 개선을 보여주지 못했다. 평가 대상 기업 중 이들 4개사만 이 분야의 점수를 향상시키지 못했다.
- 스텔란티스는 유럽 자동차 제조사 가운데 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 가장 낮은 점수를 받은 기업으로 기록됐다. 올해 이 부문의 순위 또한 지리와 현대에 추월당했다.

## 인권 및 조달의 책임성

- 자동차 업계는 올해도 인권 부문에서 어느 정도 진전을 이뤘다. 평균 점수는 25%로 지난해에 비해 4%P 상승했다. 진전 자체는 긍정적이지만, 그 속도는 대단히 느리다. 업계 전반적으로 인권에 대한 약속과 이행의 수준이 놀라울 정도로 낮다. 인권

부문에서 50% 이상의 점수를 얻은 제조사는 포드가 유일했다. 포드도 간신히 50%를 넘어섰다.

- 지난해보다 못한 평가를 받았음에도 불구하고, 포드가 리더보드의 인권 부문 1위를 유지했다. 포드의 인권 부문 총점은 54%에서 52%로 떨어졌다. 포드와 함께 닛산, 스텔란티스가 인권 부문에서 2024년보다 낮은 점수를 받았다.
- 테슬라는 메르세데스에 이어 미미한 점수차로 2위를 차지했다. 테슬라는 에너지 전환 광물 조달의 책임성 영역에서 메르세데스보다 상당히 높은 점수를 받았고, 메르세데스는 노동자 권익 부문에서 테슬라의 거의 두 배에 이르는 점수를 획득했다. 테슬라는 서구 기업 가운데 단체 협약을 거부하는 유일한 제조사다.
- 지난해와 달리 미국 자동차 제조사들은 가장 저조한 성과를 나타냈다. 지역별로 볼 때, 올해는 동아시아 지역의 제조사들이 가장 큰 진전을 이뤘다. 하지만 국가별, 기업별 성과는 큰 편차를 보였다.
- 인권 부문에서 올해 가장 큰 폭의 개선을 보여준 기업은 지리, 기아, 폭스바겐으로, 각각 11%P의 점수 상승을 기록했다. 지리는 일반 인권 부문의 하위 항목에서 무려 24%P의 점수가 향상됐다. 이러한 상승 수치는 테슬라가 일반 기후 및 환경 부문에서 기록한 것과 같은 것으로, 올해 리더보드의 전체 단일 항목 중 가장 큰 폭의 점수 상승이다. 폭스바겐과 기아도 일반 항목에서 눈에 띄는 점수 향상을 보여줬다. 폭스바겐은 이 항목에서 포드를 1%P 미만의 차이로 제치고 순위를 7위에서 2위로 끌어올렸다.
- 인권 부문의 세부 항목 사이에도 뚜렷한 차이가 있었다. 일반 인권 실사 항목의 평균 점수는 43%로 전체 항목 가운데 가장 높았다. 이 항목의 전체 평균 점수 또한 8%P 이상 상승하며, 올해 가장 큰 개선을 이룬 것으로 나타났다.
- 에너지 전환 광물 분야의 평균적인 성취도는 4%P 올라 29%를 기록했다. 이는 리더보드 전체 하위 항목 가운데 세 번째로 높은 점수 상승이다. 포드는 이 항목에서 무려 89%를 받았는데, 이는 전체 단일 항목의 점수 가운데 가장 높은 것이다.
- 지난 두 차례의 연례 평가 결과, 자동차 업계는 원주민 권리에 대해 거의 아무런 행동도 취하지 않은 것으로 드러났다. 하지만 올해는 몇몇 기업들 사이에서 개선의 움직임이 있었다. 5개사가 새로운 약속을 내놓거나, 기존의 성과를 개선하려는 노력을 보였다. 그러나 전체 기업의 이 부문 평균 점수는 6%에 머물렀다. 이는 전 부문을 통틀어 가장 낮은 점수다. 원주민 권리에 대한 명시적인 약속이나 정책을 내놓은 기업은 여전히 거의 없고, 그나마 약속을 내놓은 기업들도 그것을 효과적으로 이행하기까지는 가야 할 길이 멀다.
- 55%의 기업이 노동자 권익 부문에 있어서 아무런 진전을 보여주지 못했다. 그 결과 이 부문 평균 점수의 상승은 2%P에 그쳤다.
- 공급사에 생활 임금 지급을 요구한 기업은 BMW가 유일하다. 포드, 스텔란티스, 볼보는 자사 차원에서 생활 임금과 관련한 인권 정책을 갖고 있지만, 공급사에 생활 임금 지급을 요구하지는 않았다. 스텔란티스만 유일하게 생활 임금을 산정하는 방식을 설명했다.
- GAC와 SAIC가 인권 부문에서 가장 낮은 점수를 받았다. 반면 중국 내 경쟁사인 BYD와 지리는 보다 나은 성과를 보였다. 지리는 GAC, SAIC와 비교해 각각 15%P, 17%P 더 높은 점수를 받았다.

- GM은 미국 기업 가운데 여전히 인권 부문에서 가장 낮은 성과를 보인 기업으로 기록됐다. 인권 부문 점수가 포드의 절반에 불과하고, 테슬라와 비교해도 21%P 낮았다. 한편, 유럽에서 이 분야 가장 낮은 성과를 보여준 기업은 르노다.
- 현대는 동아시아 자동차 제조사 가운데 인권과 관련한 최고의 성과를 거둔 기업의 지위를 유지했다. 하지만 인권 약속에서 일부 후퇴한 모습을 보이고, 원주민 권리와 관련해 아무 개선을 이루지 못했다. 현대는 에너지 전환 광물과 관련해서도 올해 가장 큰 폭의 개선을 나타냈다. 하지만 노동자 권에 부문에서는 7%P의 점수 하락을 기록했는데, 이는 이 분야의 점수 하락폭 가운데 세 번째로 큰 것이다.

## 리드더차지(Lead the Charge) 소개

리드더차지는 다양한 지역 및 국가의 시민사회, 그리고 글로벌 시민단체들로 이뤄진 네트워크다. 자동차 제조사들을 상대로 자사 공급망의 화석연료 퇴출, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절을 위한 혁신에 나설 것을 촉구하고 있다.

리드더차지 네트워크 회원들은 기후, 환경 정의, 인권, 원주민 권리, 중공업, ESG 등 각자의 전문성을 바탕으로 다양한 지역과 이슈에 걸쳐서 활동한다.

리드더차지의 목표는 다음과 같은 원칙이 지켜지는 자동차 산업계를 만드는 것이다.

- 공정: 공급망 전반에 걸쳐 원주민, 노동자, 지역사회의 권리를 존중하고 증진한다.
- 지속가능성: 효율적인 자원 사용과 재활용 소재 확대를 통해 1차 자원에 대한 수요를 줄인다. 동시에 공급망 전반에 걸쳐 환경을 보존하고 생물다양성을 복원한다.
- 화석연료 퇴출: 100% 전기로 구동되는 화석연료 없는 공급망을 구축한다.

## 리더보드(Leaderboard)란?

리더보드는 공정하고 지속가능하며 화석연료 없는 공급망 구축이라는 비전을 실현하기 위해, 리드더차지가 연례적으로 전 세계 18개 주요 자동차 제조사의 진전 상황을 평가해 발표하는 결과물이다. 이번이 세 번째 발간이다. 온실가스 배출을 줄이기 위해 자동차 생산이 전기자동차(EV)로 전환함에 따라, 리드더차지는 “친환경 자동차”의 의미를 새롭게 정립하고자 한다. 그것은 단순히 배기가스 배출량이 제로(0)인 차를 뜻하지 않는다. 공정하고, 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망을 갖춘 전기차가 진정한 친환경 자동차라고 할 수 있다.

따라서, 친환경 자동차는 다음과 같은 공급망을 갖춘 자동차로 정의된다.

- 화석연료를 쓰지 않는 공급망. 더불어 생물다양성, 자원 고갈, 생태계의 회복력에 미치는 부정적 영향을 최소화한 공급망.
- 원주민, 노동자, 지역 공동체의 권리를 존중하는 공급망.

이러한 정의, 그리고 리더보드 자체는 최대 규모의 전기차 시장(EU 및 미국)에 있는 벤치마크 이니셔티브, 보고 표준, 모범 사례, 공급망 이니셔티브, 법적 요건 등을 검토한 뒤 개발됐다. 리더보드의 지표들은 유엔 기업과 인권에 관한 이행 원칙(UN Guiding Principles on Business and Human Rights), 기후변화 관련 재무정보 공개협의체(Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), 글로벌 리포팅 이니셔티브(GRI), 국제에너지기구(IEA), EU 분류체계(EU Taxonomy) 등의 국제 규범 및 널리 인정받는 표준에 부합하도록 설계됐다. 초안이 마련된 뒤, 제안된 지표들은 이해관계자들의 자문을 거쳐 다듬어졌다. 리더보드 개발에 대한 자세한 내용은 [방법론](#)에 설명돼 있다.



## 리더보드 구조

리더보드는 평가 대상 기업에 100% 만점의 점수를 부여하도록 설계됐다. 이를 통해 각 자동차 제조사들 사이의 성과가 어떤 차이를 보이는지, 그리고 특정 기업이 점수표 내의 기대치를 얼마나 충족하고 있는지를 분석할 수 있다.

리더보드는 두 가지 주요 부문으로 구성된다. 하나는 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망, 다른 하나는 인권 및 조달의 책임성이다. 두 부문에는 아래 표에 요약돼 있는 것처럼 공급망의 다양한 이슈를 다루는 하위 항목이 4개씩 있다.

### 리더보드 부문

#### 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망(기후 및 환경):

- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망(일반)
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 철강
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 알루미늄
- 
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 배터리
  - 기후 로비(이 부문의 총점에 승수로 적용함)
- **Human Rights & Responsible Sourcing:**

#### 인권 & 조달의 책임성:

- 인권 존중(일반)
- 에너지 전환 광물 조달의 책임성
- 원주민 권리 존중 및 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙
- 노동자 권익 존중

두 부문의 “일반” 지표는 공급망 전반에 걸쳐서 자동차 제조사들이 인권, 배출가스, 기타 환경 영향을 해결하기 위해 기울인 노력을 평가하는 기본 점수를 나타낸다. 다른 하위 항목의 점수는 전기차 전환과 관련해 공급망의 특정한 이슈를 해결하기 위한 각 기업 노력을 평가해 매긴 것이다.

리더보드의 두 영역 내 각각의 하위 항목들은 동일한 지표 구조를 따른다. 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문 내 하위 항목들의 지표는 과학 기반 감축 목표 이니셔티브(SBTi) 보고서를 기반으로 구성됐다. SBTi 보고서는 배출량에 초점을 맞추고 있지만, 광범위한 환경 영향에 대한 프레임워크를 제공한다.<sup>2</sup> 인권 및 조달의 책임성 부문 내 지표들은 유엔 이행 원칙(UN Guiding Principles)를 바탕으로 설계됐다.<sup>3</sup>

자동차 제조사들의 친환경 자동차 보급 성과에 대한 보상으로서, 리더보드 점수는 이행 지표에 가중치가 부여돼 있다. 그 체계와 가중치는 다음과 같다.

#### Fossil-free and Environmentally Sustainable Supply Chains

화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망

지표	가중치(%)
공시	100%
목표 설정 및 진행 상황	150%

#### Human rights and responsible sourcing

인권 및 조달의 책임성

지표	가중치(%)
약속	100%
파악	150%

공급업체에 대한 영향력 행사	200%	예방, 완화, 설명	200%
		개선	200%

화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문의 평가에서는 기후 정책에 대한 로비가 추가적인 고려사항이다. 이는 정부가 이 분야에 관한 기준을 높이고 경쟁을 조성하는 데 있어서 자동차 제조사들이 반대하고 나서는 것이 아니라, 오히려 중요한 역할을 할 수 있다는 사실을 반영한 것이다. 리더보드는 인플루언스맵(**InfluenceMap**)이 각 자동차 기업들의 기후 로비 정책 및 관행에 대해 매긴 등급에 따라 이 부문 평가에 가중치를 부여했다. 이에 따라 평가 대상 기업들의 총점에 변화가 있었다.

각 지표 및 가중치는 자동차 제조사들을 평가하기 위한 프레임워크의 기능을 했다. 평가 기업들의 정책과 활동을 분석할 때는 보도자료, 언론 보도, 제3자 보고서 등이 아니라 각 기업의 공식적인 공시 자료로 검토 대상을 제한했다. 이처럼 공시 자료에 초점을 맞춘 것은 각 기업 이사회의 승인을 받은 공식적인 정책과 보고에 기반해 분석을 수행함으로써, 업계의 투명성 제고를 독려하기 위해서이다. 그러나 올해는 회사의 공식 문서에 그 내용이 명시적으로 언급되거나 관련 링크가 제공돼 있는 경우, 각 기업의 웹사이트에 게시된 정보 또한 검토 대상에 포함시켰다. 한편 올해 리더보드는 **2024년 7월 1일**까지 새롭게 발표되거나 수정된 기업의 정책만 분석 대상으로 삼았다.

### 평가 대상 기업

리더보드의 평가 대상 기업은 특정 지역에서 배터리전기차(**BEV**)를 가장 많이 생산하는 기업, 또는 세계 최대 규모의 자동차 제조사들이다. 리더보드는 전동화 전환을 주도하고 있거나 그러한 가능성이 있는 기업, 전기차 공급망에 대한 관행에 있어서 최고를 향한 경쟁을 조성할 수 있는 기업에 초점을 맞춘다.

선정된 기업은 아래와 같다. 르노-닛산-미쓰비시(**R-N-M**) 얼라이언스의 판매 데이터에는 르노와 닛산이 모두 포함돼 있지만, 두 회사가 운영 및 정책, 보고에 있어서 대부분 분리돼 있는 까닭에 점수표는 개별적으로 작성됐다(해당 얼라이언스에는 미쓰비시도 포함돼 있다. 하지만 3사의 전체 전기차 판매량에서 미쓰비시가 차지하는 비중이 미미해 올해 점수표에는 포함되지 않았다). 현대와 기아 또한 판매데이터가 합산돼 있지만, 같은 이유로 별도의 점수표를 작성했다.

결과를 발표하기 전 모든 평가 대상 자동차 제조사에 연락해 논의, 질의, 해명, 피드백의 기회를 제공했다. 우리는 모든 피드백의 내용을 검토해 필요하다고 판단될 경우 최종 리더보드 점수 및 본 보고서에 반영했다.

### Automakers included within the analysis

분석 대상 자동차 제조사

주문자 상표부착 생산업체(OEM)	배터리 전기차(BEV) 판매량	전체 자동차 판매량	BEV 비중(%)	본사 소재지
BMW 그룹	364,001	2,243,785	16%	독일
BYD	1,937,574	4,513,032	43%	중국
Ford	148,336	4,030,064	4%	미국

포드				
<b>GAC</b>	380,251	817,239	47%	중국
지리자동차 그룹	682,018	2,527,240	27%	중국
<b>GM</b>	821,270	5,424,831	15%	미국
혼다	65,659	3,789,631	2%	일본
현대자동차 그룹(현대, 기아)	380652	6400160	6%	한국
메르세데스-벤츠 그룹	252,840	2,104,218	12%	독일
R-N-M 얼라이언스(르노, 닛산)	269144	5040239	5%	프랑스/일본
<b>SAIC</b>	261,795	1,456,717	18%	중국
스텔란티스	216,195	5,355,849	4%	네덜란드
테슬라	1,977,734	1,977,734	100%	미국
토ヨタ자동차 그룹	133,796	9,363,271	1%	일본
폭스바겐 그룹	707,516	8,450,970	8%	독일
볼보자동차 그룹	175,194	763,389	23%	스웨덴

출처: *Marklines*

모든 수치는 2024년 기준. 승용차 판매 데이터만 포함됐으며, 유럽, 중국, 한국, 일본, 미국, 캐나다에 한정된 데이터임.

# 리드더차지 리더보드 결과

리드더차지의 리더보드는 전 세계 주요 전기차 및 자동차 제조사들이 자사의 공급망에서 배출량 감축, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절을 위해 얼마나 많은 노력을 기울였는지를 평가한다. 평가 대상 18개사의 공시 자료를 바탕으로, 첨부된 [방법론](#)에 설명된 점수표의 기준에 따라 각 기업을 분석했다.

평가의 결과는 아래에 기술되어 있으며 리드더차지의 웹사이트(<https://leadthecharge.org/>)에서도 확인할 수 있다.

## 총점 및 2024년 대비 변동 사항

올해는 대부분의 기업이 소폭의 성과를 나타냈다. 스텔란티스, 닛산, SAIC를 제외한 모든 평가 대상 기업의 총점이 1%p 내지 9%p 상승했다.

그러나 자동차 산업이 앞으로의 도전에 성공적으로 대응하기 위해서는 변화의 속도를 더욱 높일 필요가 있다. 평가 대상 기업 가운데 3년 연속으로 50% 이상의 총점을 받은 곳은 한 군데도 없었다. 그리고 전체 기업의 평균 점수는 22%에 불과했다. 이는 지난해의 18.5%에 비해 소폭 상승한 결과다.

지난해와 마찬가지로, 인권 및 조달의 책임성 부문의 전체 평균 점수(25%)가 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문의 평균(19%)보다 약간 높았다. 그리고 2025년 리더보드에서도 상위권 자동차 제조사들의 순위 변동이 있었다. 테슬라와 포드가 자리를 바꿔 올해는 테슬라가 1위, 포드가 2위를 차지했다. 5위였던 스텔란티스는 9위로 내려앉아 미국 및 EU 제조사 가운데 가장 낮은 순위를 기록했다. 포드는 인권 부문에서 선두 자리를 유지하고 있지만, 다른 기업들과의 점수 차이는 줄어들었다. 볼보는 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 1위 자리를 유지했으며, 경쟁사들과의 격차를 더 확대했다.

메르세데스는 두 부문에서 계속해 좋은 성과를 보여줬다. 전체 리더보드 순위에서 테슬라에 이어 근소한 차이로 3위를 차지했다. 또, 메르세데스는 8개 하위 항목에서 모두 상위 5위 안에 드는 성과를 나타낸 유일한 자동차 제조사로 기록됐다. 이는 한 자동차 기업이 리더보드가 다루는 모든 이슈에서 걸쳐 견고한 진전을 이어갈 수 있음을 보여주는 사례다.

## 리드더차지 리더보드

순위	제조사	화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망	인권 및 조달의 책임성	리더보드 총점
1	테슬라	40%	46%	43%
2	포드	33%	52%	42%
3	메르세데스	38%	45%	41%
4	볼보	45%	32%	38%
5	폭스바겐	27%	37%	32%
6	BMW	20%	39%	29%
7	GM	21%	25%	23%
8	르노	22%	23%	23%
9	스텔란티스	15%	31%	23%
10	현대	19%	24%	21%
11	지리	19%	17%	18%
12	기아	12%	20%	16%
13	닛산	12%	12%	12%
14	Toyota 토요타	5%	16%	10%
15	현대	4%	16%	10%
16	BYD	4%	7%	6%



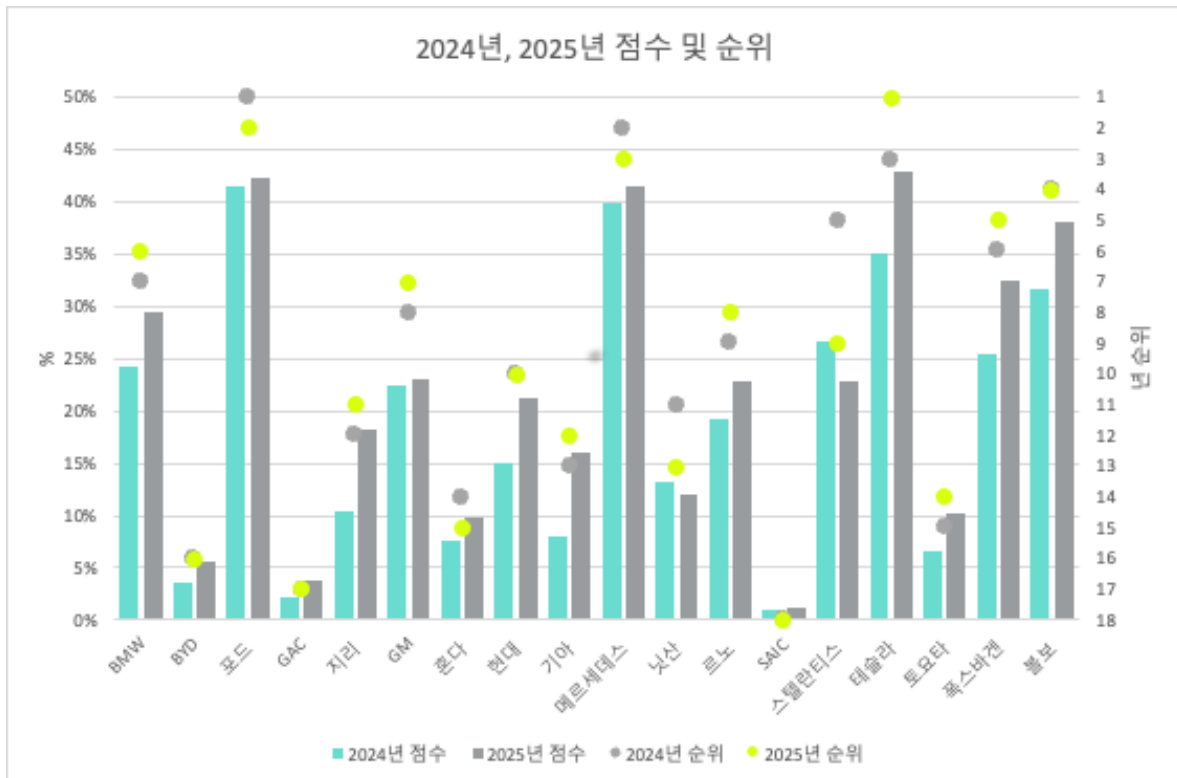
17	GAC	6%	2%	4%
18	SAIC	2%	0%	1%

볼보는 점수를 9%P 끌어올리며 올해 가장 큰 폭의 개선을 나타냈다. 지난 평가에서 수위를 차지했던 기후 및 환경 부문에서도 평가 대상 기업 가운데 점수 상승폭이 가장 컸다. 이 부문에서 볼보의 점수는 업계 평균의 두 배에 달한다. 철강 및 알루미늄에 관한 하위 항목에서는 업계 평균의 4배가 넘는 점수를 받았다. 볼보의 이러한 성과는 선도 기업이 업계의 기준선을 한 단계 더 높일 수 있다는 것을 보여준다.

하지만 볼보는 인권 부문에서는 그러한 모습을 보여주지 못했다. 이 부문의 낮은 개선도는 업계의 선도 기업들 사이에서 공통적으로 발견되는 현상이다. 반면 기아, 폭스바겐, 지리, BMW, 토요타, 볼보 등 순위가 낮은 제조사들이 오히려 큰 폭의 점수 향상을 기록했다.

볼보의 뒤를 이어 지리, 폭스바겐, 기아, 테슬라가 8%P의 총점 향상을 기록했다. 테슬라는 2023년 리더보드 이후 가장 큰 폭으로 점수를 끌어올리며 올해 평가에서 1위를 차지했다. 이는 기후 로비 측면에서 매우 높은 점수를 받은 덕분인데, 테슬라는 최근 인플루언스맵으로부터 최고 등급을 받았다. 만약 기후 로비의 성과가 반영되지 않았다면, 테슬라의 리더보드 순위는 3위로 내려앉았을 것이다. 따라서 테슬라의 1위 자리는 매우 위태롭다고 할 수 있다. 테슬라가 전기차에 대한 세금 공제를 폐지하겠다는 미국 정부의 정책을 지지한다는 보도가 나오고 있기 때문이다. 테슬라가 강력한 기후정책을 옹호하는 로비를 중단한다면, 내년 리더보드에서는 순위가 하락할 공산이 크다.

중국 자동차 제조사인 지리도 2년 연속으로 리더보드에서 큰 폭의 점수 향상을 기록했다. 지리는 올해 기아, 폭스바겐과 함께 인권 부문의 점수를 가장 크게 끌어올렸다. 이로써 지리의 순위는 지난해보다 한 계단 상승했으며, 동아시아 전체에서 현대에 이어 2위에 올랐다. 현대와의 점수차는 3%P에 불과했다. 또한 지리는 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 동아시아 최고의 자동차 제조사 지위를 유지했다. 인권 부문의 순위도 3계단 올랐다.



각 제조사들은 부문별로 서로 다른 성과를 나타냈다. 업계의 선도 기업 중 하나인 볼보를 예로 들면, 철강 및 알루미늄 공급망의 탈탄소화 부문에서는 선두를 유지했지만, 배터리 부문의 하위 항목에서는 다른 선두권 기업의 절반에 못 미치는 점수를 받았다. 인권 부문에서도 대부분의 미국 및 유럽 자동차 제조사보다 뒤쳐진 성과를 보였다.

한편 스틸란티스는 일반 인권 실사 항목에서 특별히 좋은 성과를 거뒀지만, 인권 부문의 다른 하위 항목에서는 큰 폭의 점수 하락을 기록했다. 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서도 유럽 및 북미 지역 자동차 제조사 가운데 가장 낮은 점수를 받았다. 그 결과, 스틸란티스는 올해 서구 기업 중 리더보드 전체에서 최악의 성과를 보인 기업으로 기록됐다.

일본 자동차 제조사인 토요타와 혼다도 비슷한 성과를 나타냈다. 두 기업 모두 인권 부문에서 중요한 개선을 이뤘지만, 기후 및 환경 부문의 4개 하위 항목에서는 단 한 가지 지표에서도 개선을 보이지 못했다. 토요타는 2023년 첫 번째 리더보드부터 평가를 받아온 기업 가운데 이 부문에서 전혀 점수를 끌어올리지 못한 유일한 기업이다.

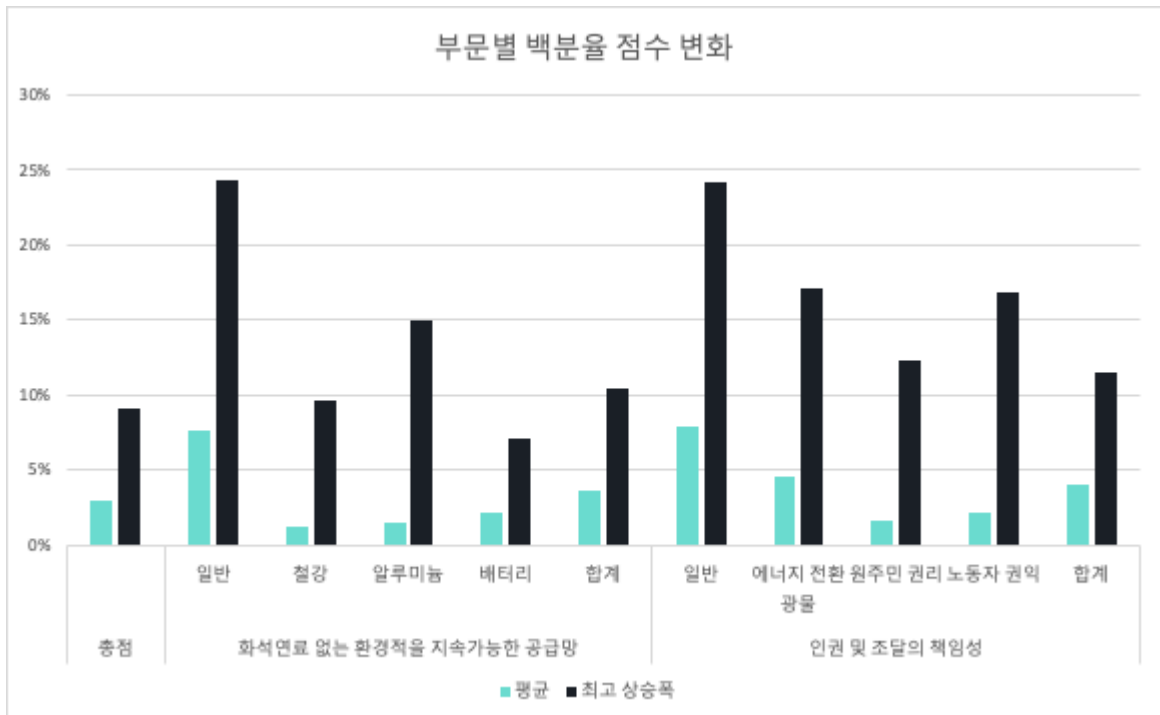
화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문, 인권 및 조달의 책임성 부문 양쪽에서 가장 큰 폭의 개선을 나타낸 하위 항목은 모두 일반 항목이었다. 두 부문에서 일반 항목의 평균 점수는 각각 8%P 상승했다. 에너지 전환 광물 조달의 책임성 항목이 세 번째로 점수가 많이 오른 항목으로, 평균 점수가 5%P 상승했다.

이들 하위 항목이 EU의 배터리 규정, 그리고 기업 지속가능성 실사 지침(CSDDD)과 같은 최근 승인된 정책 및 규제와 동일한 영역의 문제에 관한 것이라는 점은 우연이 아니다. 이는 공공 정책과 규제가 이들 분야에서 업계의 강력한 진전을 이끄는 데 중요한 역할을 한다는 증거다. 또한 CSDDD와 같은 책임성 규제가 약화해서는 안 된다는 사실을 보여준다. 그러나 최근 CSDDD를 완화하려는 움직임이 보이고 있는데, 그럴 경우 애써 이뤄온 진전과 변화의 경로가 위태로워질 수 있다.

다른 하위 항목들에서는 진전된 사항이 거의 전무할 정도로 미흡한 성과를 나타냈다. 지난해 철강 및 알루미늄의 탈탄소화와 관련한 의미 있는 초기 변화가 있었지만, 올해 이 두 분야에서 별다른 진전 사항을 보여주지 못했다. 배터리의 지속가능성, 노동자 권익 측면에서도 눈에 띄는 개선이 없었다. 이 두 지표의 점수 향상은 2%P에 그쳤다.

원주민 권리에 관한 성과도 마찬가지로 미흡했다. 이 항목은 8개 하위 항목 전체에서 가장 낮은 평균 점수를 기록했다. 그러나 올해는 5개 자동차 제조사가 이 이슈에 대한 새로운 약속을 내놓거나, 기존의 성과를 개선하는 등 주목할 만한 변화가 목격됐다. 오랫동안 아무런 개선의 조짐이 없던 원주민 권리에 업계가 관심을 보이기 시작했다고 볼 수 있다.

리더보드가 다루고 있는 특정 분야에서 기업들이 실질적인 진전을 이루지 못하고 있다는 사실은, 제조사들이 일반적인 약속과 이행 절차를 넘어서는 의미 있는 조치를 취하지 못했다는 것을 뜻한다. 자동차 업계는 두루뭉술한 절차와 시스템을 넘어 명확한 목표를 지니고, 구체적이고 입증 가능한 행동을 취할 필요가 있다.



개별 기업별로 보자면, 테슬라가 기후 및 환경 부문 하위 항목 전체에서 2년 연속 가장 큰 폭의 개선을 나타냈다. 인권 및 조달의 책임성 부문에서는 지리가 가장 큰 진전을 보였다. 테슬라와 지리는 각각 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망, 그리고 일반 인권 실사 부문의 하위 항목에서 24%p의 점수 향상을 기록했다.

기후 및 환경 부문 4개 하위 항목에서 모두 성과가 개선된 기업은 볼보와 포드뿐이었다. 반면 BMW와 지리는 인권 부문의 4개 하위 항목 모두에서 진전을 보였다. 이들의 사례는 목표와 실천 의지만 있다면, 한 기업이 개별 영역의 문제뿐 아니라 전체 이슈에서 전반적으로 중요한 진전을 이룰 수 있다는 것을 증명한다.

## 시장별 차이

미국 자동차 제조사들은 올해 리더보드에서 평균 총점 36%로 최고 점수를 기록했다. 미국 기업들은 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망, 인권 및 조달의 책임성 두 분야에서 각각 평균 31%와 45%의 점수를 받아 선두권을 유지했다.

유럽 자동차 제조사들은 두 번째로 높은 점수를 받았다. 평균 총점은 31%이다. 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망, 인권 및 조달의 책임성 두 분야에서 각각 28%와 35%를 얻었다.

세 번째로 높은 점수를 받은 기업은 한국의 자동차 제조사들이다. 평균 총점은 19%이며, 두 부문에서 각각 16%, 22%를 얻었다. 일본 기업들이 그 뒤를 이어 11%의 평균 총점을 기록했다. 중국 기업들의 평균 총점은 7%였다. 일본 자동차 제조사들은 인권 부문 지표에서 중국의 경쟁사들보다 여전히 앞서고 있지만(일본 15%, 중국 6%), 기후 및 환경 부문에서는 중국 기업들이 일본 기업들을 제쳤다. 이 부문에서 중국 기업들은 8%의 평균 총점을 얻어 일본(7%)을 추월했다.

리더보드의 하위 항목별 데이터를 자세히 들여다보면, 이러한 추세에서 주목할 만한 차이점이 발견된다. 유럽 자동차 제조사들은 일반 하위 항목과 배터리 하위 항목에서 모두 가장 높은 점수를 얻었다. 그러나 미국 자동차 제조사들은 광물 조달의 책임성 지표에서 훨씬 높은 점수를 받았는데, 해당 점수는 유럽 기업들의 점수보다 거의 두 배 높다.

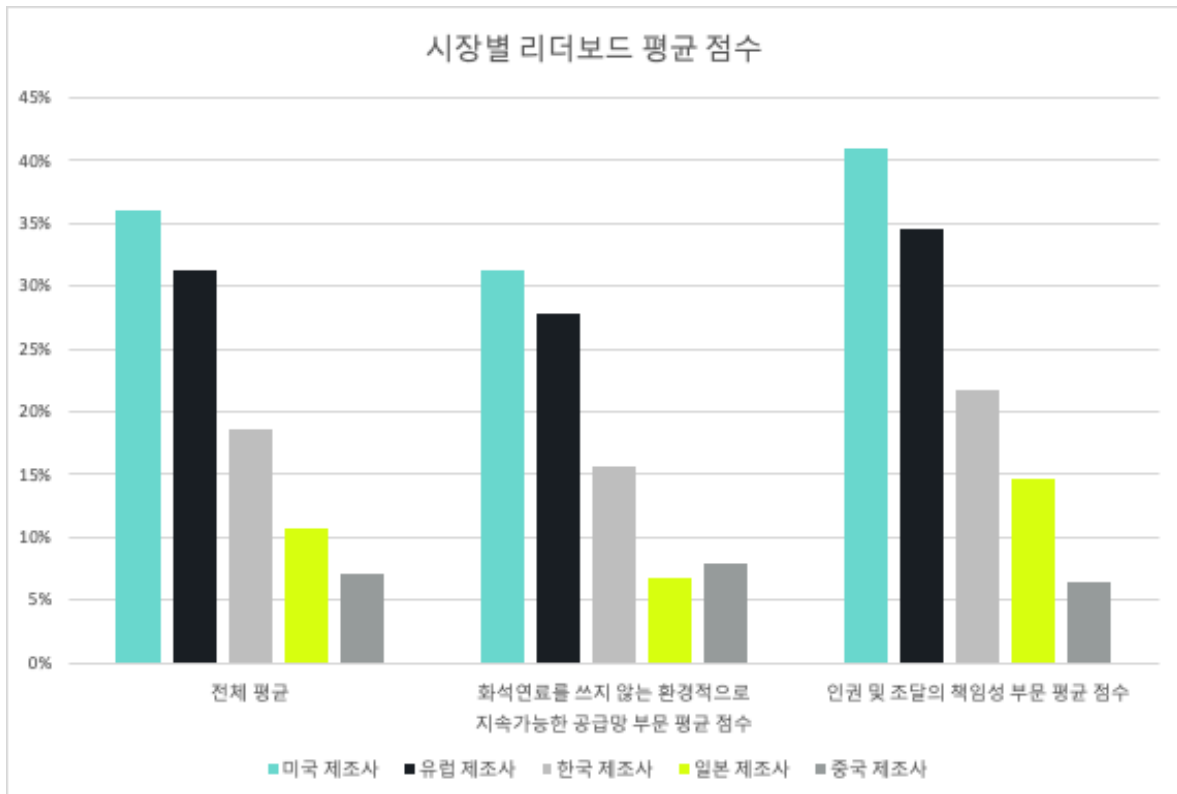
유럽 기업들은 공급망의 지속가능성과 실사 관행에서 전반적으로 더 나은 성과를 보였다. 이는 독일, 프랑스 등의 국가에서 의무 실사에 관한 규정을 개선한 것과 같은 진전이 있었던 덕분이다. 유럽에서는 현재 지역별로 기업 지속가능성 실사 지침(CSDDD)의 승인을 얻어 실사가 진행된다. 유럽 자동차 제조사들이 배터리의 지속가능성 분야에서 더 큰 성과를 보인 것도 EU의 배터리 규정으로 설명될 수 있다.

반면 미국 기업들은 에너지 전환 광물 부문에서 더 나은 성과를 기록했는데, 이는 분쟁 광물에 관한 내용을 보고하는 것을 의무화한 도드-프랭크법 덕분이라고 할 수 있다. 이 규정은 분쟁 광물에 초점을 맞춘 것이지만, 미국 기업들이 자사의 공급망을 보다 면밀히 추적하는 데 도움이 됐을 수 있다. 그러나 이 규정이 모든 기업에 좋은 점수를 보장하는 것은 아니다. GM은 에너지 전환 광물 부문에 있어서 유럽의 5개 기업보다 낮은 점수를 받았다.

원주민 권리에 관한 하위 항목에서는 미국 기업들이 가장 좋은 성과를 보였다. 반면 노동자 권익과 관련한 항목에서는 유럽 기업들이 선두권을 차지했다. 동아시아 지역 자동차 제조사 가운데는 한국 기업들이 노동자 권익에 있어서 월등히 앞선 성과를 기록했다.

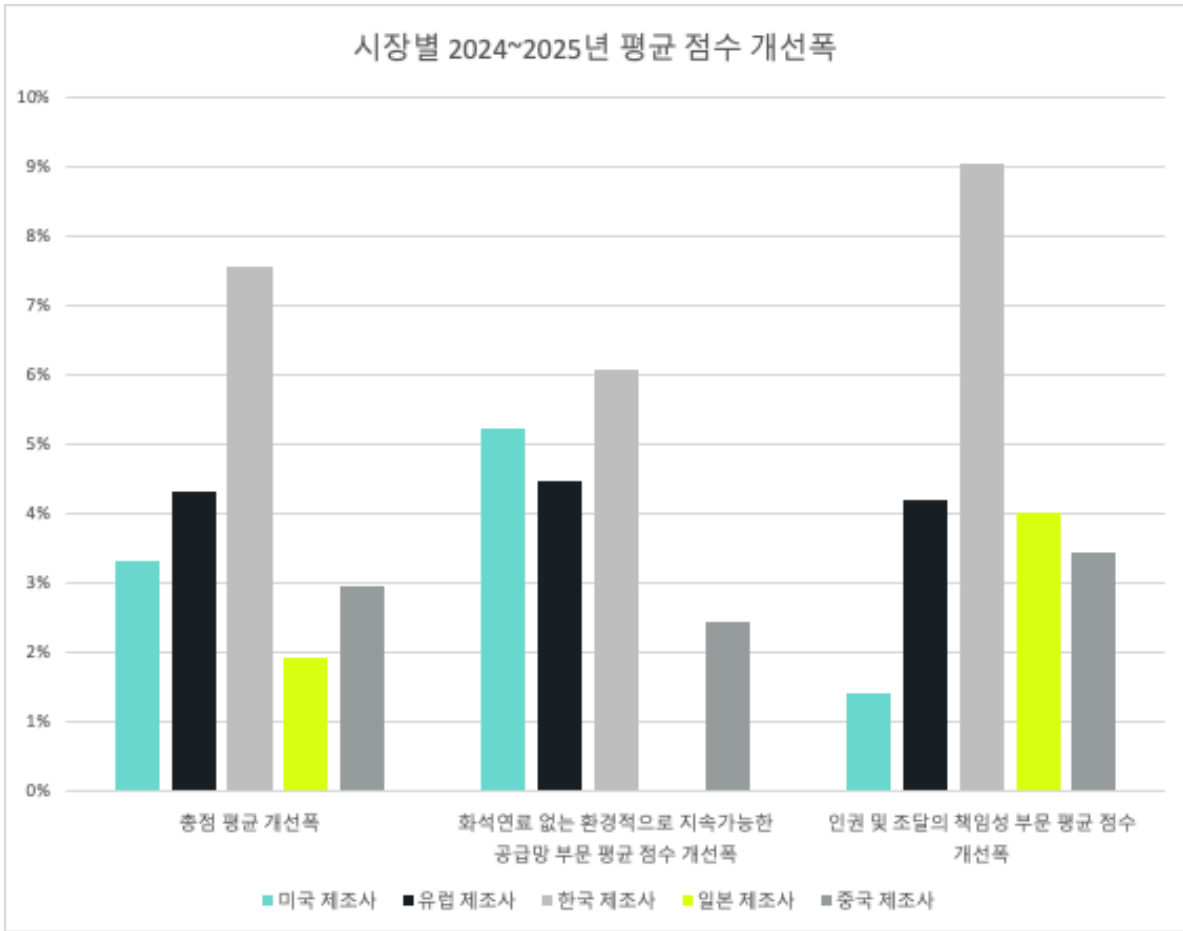
한국 기업들은 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 전반적으로 중국 기업들보다 높은 점수를 얻었지만, 배터리의 지속가능성 분야에서는 중국 자동차 제조사들의 평균 점수가 더 높았다. 이는 중국 기업들이 배터리 혁신 등에 있어서 중요한 진전을 이뤘기 때문이다. 일례로 BYD의 블레이드 배터리는 배터리의 지속가능성을 한 단계 끌어올린 기술로 평가된다.<sup>5</sup>





리더보드의 2024~2025년 평균 점수 상승을 살펴 보면 몇 가지 다른 추세를 발견할 수 있다. 올해 미국 자동차 제조사들은 전반적으로 유럽이나 한국 경쟁사들에 비해 미흡한 성과를 기록했다. 그리고 중국 OEM 업체들의 성과와 거의 같은 수준을 기록했다. 일본 업체들은 전반적으로 가장 낮은 개선을 나타냈다. 일본 기업들의 평균 점수 상승은 겨우 2%p에 그쳤다.

이러한 차이는 특히 인권 및 책임의 조달성 부문에서 두드러지게 나타났다. 이 부문에서 가장 미흡한 성과를 보인 것은 미국 자동차 제조사들이었다. 일본의 OEM 업체들이 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 아무런 개선을 보여주지 못한 것도 충격적이다. 한국 기업들은 리더보드의 양 부문에서 가장 큰 폭의 개선을 이뤘는데, 이는 주로 기아가 보여준 성과 덕분이다.



기업별 성과는 동일한 시장 내에서도 서로 엇갈렸다. 이는 각 시장별로 나타나는 차이가 종종 한두 개, 또는 소수의 기업이 소속된 시장의 전체 성과를 주도한 결과라는 뜻이다. 예를 들어 볼보는 철강과 알루미늄 관련 하위 항목에서 유럽 내 다른 경쟁사들보다 월등히 높은 성과를 기록했다. 만약 볼보의 점수가 없었다면, 유럽 자동차 제조사들의 이 분야 평균점은 각각 20%에서 12%(철강), 그리고 14%에서 8%(알루미늄)으로 떨어졌을 것이다. 특히 스텔란티스의 이 분야 성과가 부진했는데, 철강 항목에서는 유럽 평균의 6분의 1, 알루미늄 항목에서는 유럽 평균의 3분의 1에도 못 미치는 점수를 받았다.

마찬가지로, 지리와 닛산은 철강 및 알루미늄과 관련해 자국 내에서 유일하게 0%가 아닌 점수를 받은 기업들이다. 두 기업 중 지리의 점수가 더 높았다. 지리는 두 하위 항목에서 모두 16%의 점수를 얻어, 메르세데스를 제외한 다른 유럽 자동차 제조사들보다 더 나은 성과를 보였다.

미국에서는 GM이 여전히 포드, 테슬라보다 못한 성과를 나타냈다. GM의 기후 및 환경 부문 점수는 포드보다 12%p, 테슬라보다 19%p 낮았다. 인권 부문에서는 격차가 더 벌어졌는데, GM은 포드와 테슬라보다 각각 27%p, 21%p 낮은 점수를 받았다.

유럽에서는 스텔란티스가 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 볼보보다 30%p 낮은 점수를 얻었다. 르노는 인권 및 조달의 책임성 부문에서 메르세데스에 22%p 뒤졌다. 독일 기업들은 조달의 책임성에 관한 하위 항목들에서 유럽의 경쟁사들보다 나은 성과를 보여줬다.

중국에서는 지리가 조달의 책임성 부문에서 경쟁사들을 큰 격차로 앞섰다. 지리는 자사의 공급망 행동 강령을 웹사이트에 공개하는 유일한 중국 OEM 업체다. 올해는 BYD가 중국 기업

가운데 독자적인 인권 정책을 발표한 첫 번째 기업으로 기록됐다. SAIC와 GAC도 이와 같은 흐름에 동참해야 한다.

전반적으로, 유럽과 미국의 자동차 제조사들은 투명성과 공시 관행에 있어서 다른 지역 기업들보다 훨씬 나은 모습을 보여주고 있다. 하지만 예외도 존재한다. 기후 및 환경 부문에 있어서, 연간 생산 주기에 사용하는 재활용 철강과 알루미늄의 양을 공개하는 기업은 단 3곳뿐인데, 그 중 두 기업이 현대와 기아다(나머지 한 곳은 볼보). 인권 및 조달의 책임성 부문에 있어서도, 지리는 자국 내 경쟁 기업들에 비해 월등히 많은 실사 정보를 공개하고 있다.

서로 다른 지역뿐 아니라 한 나라 안에서도 점수 차이가 존재한다는 사실은, 특정한 시장 차원이 아니라 국내 차원에서도 개선의 여지가 충분하다는 사실을 보여준다.

## 규제 환경의 변화

EU와 중국이 주도 중인 규제 환경의 변화가 자동차 제조업계에 영향을 미치고 있다.

독일 자동차 제조사들은 인권 부문의 모든 항목, 특히 일반 인권 실사 영역에서 뛰어난 성과를 보여주고 있다. 이는 2023년 1월부터 시행 중인 독일 공급망 실사 법률에 따른 인권 및 환경 실사 요건으로 부분적으로 설명할 수 있다. 그러나 프랑스에도 유사한 법체계가 존재함에도 불구하고, 르노는 별다른 성과를 나타내지 못하고 있다. 르노는 여전히 유럽(및 서구) 자동차 제조사 가운데 인권과 관련해 최악의 기업으로 인식된다.

최근 EU차원에서 법률 개정이 진행되는 것이 변화의 지렛대가 될 수 있다. 2023년 8월 EU 배터리 규정이, 그리고 2024년 3월 EU 핵심원자재법이 발효됐고, 여러 부수 조항이 향후 몇 년에 걸쳐 단계적으로 시행될 예정이다. 이 두 가지 획기적인 법률에 이어 2024년 5월 EU 기업 지속가능성 실사 지침(CSDDD)이 승인됐다. CSDDD에 따르면 EU의 대규모 기업, 또는 EU 내에서 사업을 운영하는 기업은 자사의 운영 과정, 자회사, 공급망에서 발생하는 인권 및 환경 영향을 파악해 해결해야 한다. CSDDD는 단계적 시행 방침을 갖고 있는데, 규모가 큰 “해당” 기업이 소규모 기업보다 먼저 이행 의무를 지니게 된다.

2024년 11월, EU는 강요된 노동으로 생산된 제품의 EU 시장 판매를 금지하는 강제노동 규정을 승인했다. 이 규정은 발효 3년 후부터 적용되므로, 2027년 말부터 EU로 수출되는 제품에 영향을 미칠 것이다. 자동차 제조사들이 이러한 요구 조건에 맞는 관행을 도입하게 되면, 리더보드 지표에서 더 나은 성과를 보여줄 것으로 기대된다.

대부분의 규제 변화가 유럽에서 일어나고 있지만, 중국에서도 주목할 만한 환경 규제가 등장하고 있다. 중국은 스코프 1, 2, 3 배출량에 관한 기후 공시를 의무화하고, 배출권 거래 제도를 배출 집약적인 산업인 철강, 알루미늄, 시멘트를 포괄하는 방향으로 확대했다. 이러한 긍정적인 규제 변화로 인해 중국 OEM 기업들은 향후 리더보드에서 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 지표에서 훨씬 나은 성과를 보여줄 수 있을 것이다.

## 결론

리드더차지의 연례 리더보드는 자동차 제조업계가 공정하고 지속가능하며 화석연료 없는 공급망 구축에 얼마나 성과를 내고 있는지를 나타내는 벤치마크다. 자동차 제조사, 투자자, 정책 입안자, 그리고 소비자는 리더보드를 통해 자동차 공급망 전반에 걸쳐서 어느 업체가 앞서거나 뒤처져 있는지 살펴볼 수 있다. 또한 긍정적 변화가 일어나고 있는 분야가 어디인지 파악할 수 있다.

2025년 리더보드는 여러 부문에서 중요한 진전이 이뤄지고 있다는 사실을 알게 해준다. 상당한 폭의 개선이 짧은 기간에 이뤄질 수 있음을 보여주는 대목도 있고, 각 제조사들이 경쟁 우위를 잃지 않기 위한 성과 개선의 압박을 받을 수 있음을 확인케 하는 대목도 있다.

그러나 이러한 긍정적인 변화에도 불구하고, 자동차 산업은 아직도 가야 할 길이 너무 멀다. 절반 이상의 점수를 받은 기업이 거의 없었다. 인권 부문에서는 포드만이 절반을 2%P 넘어서는 점수를 획득했고, 기후 및 환경 부문에서는 볼보와 테슬라만 40%를 넘어섰다.

일부 자동차 제조사는 전반적으로 부진한 성과를 보였고, 몇몇 업체는 부문별로 들쭉날쭉한 점수를 획득했다. 평가 부문 중에는 진전이 매우 더딘 영역도 있었다. 올해 특히 우려스러운 부문은 지난해 리더보드에서 큰 진전을 보였던 철강과 알루미늄의 탈탄소화 부문에서 광범위한 정체 현상이 나타나고 있다는 점이다. 그리고 일부 기업이 초기 단계의 성과를 보여주기는 했지만, 원주민 권리 이슈가 여전히 가장 낮은 평균 점수를 기록한 항목으로 기록됐다.

자동차 산업의 배기가스 배출 문제를 해결하는 수단으로 전동화 전환이 급속히 진행되고 있다. 수명주기 전체에 걸쳐서 진정한 친환경 전기차를 생산하기 위해서는, 제조사들이 자사의 공급망에 관심을 기울여야 한다. 이는 단순히 공급망의 배출량을 줄이는 것뿐만 아니라, 자원 채굴에서부터 재사용 및 재활용에 이르기까지, 환경과 인권에 유해한 영향을 미치는 각종 문제를 해결하는 것을 의미한다.



# 2025

## 회사 성과 요약

## BMW(6위)

회사	BMW
BEV 판매량	364,001
BEV 판매 비율(%)	16%
2025년 순위(2024년 순위)	6 (7)
총점	29%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	20%
인권 & 책임 있는 조달 점수	39%

BMW는 2024년 중반 유럽에서 전기차 판매량 1위를 차지하는 등 전동화 전환에 있어서 큰 진전을 보여 왔다. 그러나 올해 리더보드 평가에서는 소폭 개선을 나타내는 데 그쳤다. 2025년 BMW는 전체적으로 6%P의 점수 상승을 기록, 자사의 순위를 7위에서 6위로 한 단계 끌어올렸다.

기후 및 환경 부문의 하위 항목 가운데, BMW의 점수는 일반 항목에서만 향상됐다. 이는 신규 산림 전용 지표에서 BMW가 평균 이상의 성과를 거둔 영향이 크다.

BMW는 인권 부문에서 더 큰 성과를 나타냈다. 2024년 리더보드 이후 인권과 관련한 모든 항목에 걸쳐 진전을 보였는데, 그 결과 인권 부문 총점이 지난해에 비해 8%P 상승했다. 특히 에너지 전환 광물과 노동자 권익 항목에서 괄목할 만한 개선을 나타냈다. BMW의 인권 부문 순위는 5위에서 4위로 올라섰지만, 여전히 포드, 메르세데스, 테슬라에 비해서는 뒤처져 있다.

- 기후 및 환경 부문 가운데 일반 항목에서 최고점을 받은 기업으로, 해당 지표에서 60%P의 총점을 얻었다.
- 철강, 알루미늄, 배터리 공급망의 탈탄소화 등 특정 영역에서 업계의 선두 기업에 비해 뒤쳐진 성과를 나타냈다. 철강과 알루미늄 관련 하위 항목에서 점수가 전혀 개선되지 않았고, 배터리 관련 하위 항목에서는 1개 지표의 점수만 개선됐다.
- 차량 단위로 수명 주기 탄소발자국을 발표한 몇 안 되는 자동차 제조사 중 하나로, i5 모델에 사용된 소재 및 탄소 배출량과 관련한 상세 정보를 공개했다. 그러나 볼보 등 다른 경쟁사와는 달리 이 모델에 사용된 철강, 알루미늄, 배터리 등과 관련한 배출량 정보를 세분화해 공개하지는 않았다.
- 공급망에 대한 강력한 인권 약속, 정책, 시스템을 갖추고 인권 부문에서 선도적 위치를 유지하고 있다. 올해는 인권 실사 프로세스, 공급망의 고충 처리와 관련한 세부 정보를 제공하고, 이에 관한 투명성을 높였다.
- 광물 공급망 매핑 노력의 결과로 직접 조달 계약, 분쟁 및 에너지 전환 광물의 위험과 관련한 상세한 정보를 공개했다.

- 원주민의 권리와 관련해 계속 낮은 평가를 받고 있다: **BMW**는 공급 업체에 원주민의 권익을 존중할 것을 명시적으로 요구하고 있지만, 그 요구 사항의 이행 또는 강제를 입증할 수 있는 정보를 공개하지 않는 기업 중 하나다.
- 지난해 노동자의 노조 결성 및 단체 교섭권과 관련해 [CEO의 우려스러운 발언](#)이 있었지만, 전반적으로 볼 때 노동자 권익에 관한 강력한 약속과 정책을 유지한 것으로 평가된다. 올해는 노동자의 주요 권익 침해 위험, 그리고 노동자 권익 정책에 대해 노조와 협의할 때의 메커니즘과 관련한 공시 방식을 개선했다.
- 공급 업체에 생활 임금을 지급할 것을 요구하는 유일한 자동차 제조사이다. 하지만 생활 임금을 어떻게 정의하는지, 또 공급 업체가 해당 요구 사항을 준수하도록 어떤 조치를 취하고 있는지는 밝히지 않았다.

# BYD(16위)

회사	BYD
BEV 판매량	1,937,574
BEV 판매 비율(%)	43%
2025년 순위(2024년 순위)	16 (16)
총점	6%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	20%
인권 & 책임 있는 조달 점수	7%

BYD는 전동화 전환의 선도적 위치를 유지하고 있다. 그러나 공급망의 친환경 및 책임성 부문에서는 경쟁사에 비해 뒤처지는 성과를 나타냈다. 올해 BYD의 총점은 단지 2%P 상승하는 데 그쳤다. 그 결과 2025 리더보드 평가에서 최하위권에 머물렀다.

BYD는 공급망의 탈탄소화 및 지속가능성과 관련해 미흡한 성과를 보였다. 이는 전동화 부문에서의 선도적인 진전과 극명한 대조를 이룬다. 그러나 BYD는 일반 및 배터리 항목에서 어느 정도 성과를 나타냈다. 이 기업은 여전히 0%P를 기록하고 있는 철강 및 알루미늄의 탈탄소화 부문에서 상당한 개선을 이룰 여지를 갖고 있다.

공급망 실사와 관련해 BYD는 계속해서 리더보드 평가 대상 대부분의 기업보다 저조한 성과를 나타내고 있다. 그러나 지난해 인권 정책을 발표하고, 인권 부문의 일부 영역에서 추가적인 진전을 이뤘다. 이러한 점은 BYD가 일반 항목의 점수를 개선할 가능성을 갖고 있다는 사실을 보여준다. BYD는 조달의 책임성 부문에서 전체 점수가 2%P 상승했다. 하지만 이는 해당 부문에서 11%P의 상승을 기록한 주요 경쟁사 지리의 성과에 비하면 매우 저조한 것이다.

BYD의 배터리 생산 자회사인 핀드림스배터리가 공급망의 지속가능성 및 실사에 관해 모회사보다 더 포괄적인 정책을 공개했다는 점이 주목할 만하다. BYD는 자회사의 이러한 진전을 지렛대 삼아 그룹 전체의 공급망 정책과 목표를 강화해 나가야 한다.

- 중국의 국가적 정책에 대응하기 위해 탄소 배출량 관리 위원회를 설립했다. 그리고 환경에 미치는 영향을 최소화하기 위해 탄소 배출량 감축을 포함한 지속적인 개선 프로그램을 이행할 것을 공급 업체에 요구하고, 그 내용을 공개하고 있다. 그러나 여전히 스코프3 배출량을 공개하지 않고, 공급망의 배출량 감축을 위한 과학적인 목표를 설정하지 않고 있는 몇 안 되는 기업 중 하나다.
- 배터리 기술 혁신에 관한 리더십을 계속해서 강화해 나가고 있다. 니켈과 코발트를 사용하지 않는 LFP 배터리의 에너지 밀도, 안전성, 재활용성을 향상하는 블레이드 배터리 기술의 추가적인 개발과 상용화에 앞장서고 있다.
- 올해 자사의 첫번째 인권 정책 성명을 발표하며 이 부문에서 중요한 진전을 이뤘다. 여기에는 유엔의 세계 인권 선언, 지침을 포함한 국제적인 인권 조치들을 명시적으로



인정하는 내용이 담겼다. 또한 공급 업체를 평가하고 모니터링하는 프로세스에 대한 사항을 추가적으로 공개했다.

- 공급망에 대한 공식적인 요구 사항, 그리고 공급망의 ESG 위험을 식별, 평가, 모니터링하기 위한 전반적인 시스템을 여전히 공개하지 않고 있다. 그럼에도 불구하고 올해 취한 초기 단계의 조치들은 BYD가 조달의 책임성 부문 하위 항목들의 성과를 개선하는 데 중요한 토대가 될 것으로 기대된다.

## 포드(2위)

회사	포드 (Ford)
BEV 판매량	148,336
BEV 판매 비율(%)	4%
2025년 순위(2024년 순위)	2 (1)
총점	42%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	33%
인권 & 책임 있는 조달 점수	52%

포드는 리더보드 평가에서 가장 뛰어난 성과를 보여주는 기업 중 하나다. 총점에서 2025년 1위를 차지한 테슬라에 비해 1%P 미만의 점수차로 2위를 기록했다. 그러나 올해 포드의 총점 상승폭은 채 1%포인트가 되지 않았다. 그 결과 지난해의 1위 자리를 빼앗겼다.

포드는 화석연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 상위 5개 기업 가운데 하나의 위치를 유지했다. 그러나 다른 상위 기업들과는 다르게 지난 1년 동안 별다른 진전을 보여주지는 못했다. 이 부문의 4개 하위 항목 전체에서 단 6개 지표만 점수가 상승했다.

인권 부문에서도 상위권을 유지했지만, 올해 이 부문의 전반적인 성과는 실망스러운 수준이었다. 포드는 최근 실시한 인권 관련 주요 위험 평가의 정보를 지난해에 비해 덜 공개함으로써 여러 지표에서 점수를 잃었다. 이에 따라 인권과 관련한 포드의 전반적인 성과는 2024년에 비해 3%P 하락했다. 포드는 인권 관련 전반적인 성과가 후퇴한 3개 기업 중 하나다.

반면, 포드는 지난 몇 년 간 자사의 점수를 깎아 먹은 원주민의 권리에 관해서는, 아직 초기 단계에 머물러 있기는 하지만, 상당한 진전을 이뤘다. 평가 대상 18개 기업 가운데 포드는 이 항목에서 가장 높은 점수 상승을 기록했다. 포드는 앞으로 공급망 전반에 걸쳐 원주민 권리에 대한 자사의 새로운 약속과 요구 사항을 어떻게 운영하고 모니터링하는지 공개해야 한다.

- 지난해 철강 및 알루미늄의 탈탄소화에 관한 일부 개선이 있었지만, 2025년 평가 결과에서는 이 두 항목에 걸쳐 단 한 가지(철강 재활용) 지표만 점수가 개선됐다.
- 삼림 전용 지표에서 다른 기업들보다 낮은 점수를 받았다. 따라서 강화된 규제에 대비해 개선해 나갈 여지를 갖고 있다.
- 포드는 인권 실사 정책 및 관행에 관한 수준 높은 정보를 공개해, 인권 부문에서 최고 점수를 받는 자동차 제조사의 위치를 유지하고 있다. 그러나 공급망의 주요 인권 위험에 관한 세부 정보 공개 수준에서는 예전보다 못한 성과를 나타냈다. 이는 인권 부문의 몇몇 하위 항목 점수에 부정적인 영향을 미쳤다.

- UN 원주민 권리 선언(UNDRIP), 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 자사의 인권 정책에 명시적으로 포함시켰다. 또한 공급업체에 대해서도 이러한 권리를 존중할 것을 요구하는 내용을 자사의 공급업체 수칙에 포함시켰다.
- 광물 조달의 책임성 부문에서 업계의 선두 위치를 유지했다. 포드는 인권과 관련한 모든 항목에서 가장 높은 점수를 얻었으며, 이 분야에서 2위를 차지한 테슬라를 20%P 이상 앞섰다.
- 배터리 광물에 대한 직접 조달 계약을 공개하고, 이러한 계약 가운데 일부에 대해 인권과 관련한 세부 정보를 제공한 몇 안 되는 자동차 제조사 중 하나다.
- 2024년 노동자 권리 항목에서 최고 점수를 받았다. 그러나 최근 노동자 권리 위험 평가에서 노동자 및 그 대표자의 참여 여부에 관한 정보를 공개하지 않아, 올해는 이 항목의 점수가 낮아졌다. 또 이번 평가의 결과는 예년에 비해 제한적으로 공개했다.

# GAC(17위)

회사	GAC
BEV 판매량	380,251
BEV 판매 비율(%)	47%
2025년 순위(2024년 순위)	17 (17)
총점	4%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	6%
인권 & 책임 있는 조달 점수	2%

GAC는 2024년 자사 전체 판매량의 60%를 전기차로 채우는 등 전동화 전환에 있어서 선도적인 위치를 유지했다. 그러나 공급망의 친환경성과 공정성을 판별할 수 있는 공시 자료의 부족, 이에 대한 미흡한 약속과 행동으로 인해 리더보드 순위에서는 최하위에 머물렀다.

그러나 GAC는 공급망의 화석연료 의존 탈피와 지속가능성 확대 부문에서는 어느 정도 개선을 이뤘다. 이에 따라 이 부문에서 몇 계단 순위가 올라 도요타와 혼다를 제쳤다.

조달의 책임성 부문에서 GAC는 전체적으로 1%P의 점수를 끌어올리는 데 그쳤다. 공급망 실사, 에너지 전환 광물과 관련한 지표들에서 최소한의 개선만 보여준 까닭이다. GAC는 자국 내 경쟁 업체들의 움직임으로부터 영향을 받을 것으로 보인다. 이 부문에 있어서 BYD와 지리의 총점은 각각 GAC보다 3배, 8배 높았다.

- 2050년 넷제로 목표를 세웠지만, 공급망에 대한 중기적인 목표를 갖고 있지 않다. 또한 공급 업체들이 자체적인 목표를 설정할 것을 요구하지도 않고 있다.
- 조달 과정에서 저탄소 소재를 우선적으로 선택하겠다고 약속했다. 하지만 철강, 알루미늄, 배터리 공급망의 탈탄소화를 위한 구체적인 요건이나 조치에 대한 세부 정보를 제공하지 않고 있다.
- 자체적으로 배터리 R&D 및 생산에 투자하고 있음에도 불구하고, 배터리의 재활용성을 높이기 위해 취한 조치를 공개하지 않았다. 다만 배터리 재활용 및 재사용 업체인 GEM과 전기차 배터리 및 폐기물의 수명 주기 관리를 위한 계약을 체결했다.
- 공급업체의 ESG 영향 모니터링과 관련해 제공하는 정보의 수준이 일부분 개선됐다. 하지만 GAC는 조달의 책임성에 관한 투명성 및 공시 관행에 있어서는 여전히 가장 낮은 성과를 보여주는 자동차 제조사 가운데 하나다. 자사 공급망의 인권 문제를 식별하고 해결하기 위한 약속, 요건, 프로세스를 공개하지 않고 있다.

## 지리(11위)

회사	지리(Geely)
BEV 판매량	682,018
BEV 판매 비율(%)	27%
2025년 순위(2024년 순위)	11 (12)
총점	18%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	19%
인권 & 책임 있는 조달 점수	17%

지리는 리더보드 평가에서 2년 연속 가장 큰 폭으로 점수가 올랐다. 이로써 지리는 한 계단 순위가 상승해 동아시아에서 두 번째로 높은 점수를 받았다. 1위인 현대자동차와의 점수 차이는 3%P였다.

지리는 화석연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 동아시아 자동차 제조사 가운데 가장 우수한 업체의 자리를 지켰다. 2025년 이 부문의 점수가 5%P 상승해, 지리의 순위는 10위에서 9위로 올라섰다.

지리는 인권 및 조달의 책임성에 관한 하위 항목 중 일반 인권 실사 항목에서 점수가 18%P 올랐다. 이는 평가 대상 18개 자동차 제조사 가운데 가장 큰 폭의 점수 상승이다. 이로써 지리는 기아, 폭스바겐과 더불어 인권 부문 전반에 걸쳐 가장 큰 개선을 이룬 기업이 됐다. 인권 부문의 순위는 15위에서 12위로 올라서, 동아시아 대부분의 경쟁사보다 높은 순위를 기록했다. 그럼에도 불구하고 이 부분의 총점은 17%P에 그쳤는데, 이는 다른 여러 자동차 제조사와 마찬가지로 지리가 아직 개선해야 할 과제를 많이 갖고 있다는 사실을 보여준다.

자동차 제조사들이 올해와 같은 개선 추세를 유지한다면, 지리는 내년에 스텔란티스를 제치고 전체 순위에서 8위로 올라설 것으로 보인다. 이는 동아시아 제조사 가운데 최고 순위다. 지리는 내년에 더 큰 성과를 이루기 위해, 보다 친환경적이고 공정한 공급망을 구축하는 노력을 배가해야 한다.

- 주요 공급 업체에 2025년까지 100% 재생가능 전력을 사용할 것을 요구한다는 계획을 세웠다. 지리의 배터리 자회사인 VREMT 또한 공급업체에 2025년까지 신규 프로젝트, 알루미늄 잉곳 생산에 100% 친환경 전기를 사용해야 한다는 요구 조건을 내걸었다.
- 지리는 재활용 철강과 알루미늄 사용을 늘리기 위한 목표를 설정한 몇 안 되는 기업 가운데 하나다. 2025년까지 주요 공급사에 철강 생산의 20%, 알루미늄 생산의 30%에 재활용 소재를 사용할 것을 요구하는 실행 계획을 마련했다. 그러나 철강, 알루미늄, 배터리의 구체적인 탈탄소화 목표는 미비한 실정이다.

- 인권 평가 시스템을 구축하고, 공급망의 인권 위험요소를 식별, 모니터링하는 프로세스 및 관행에 대한 많은 정보를 제공하고 있다. 이러한 정보에는 다른 업체들이 공개하지 않는 통계 데이터도 포함돼 있다.
- 특히 분쟁 광물과 관련한 소재를 조달함에 있어서 책임성을 강화하기 위한 몇 가지 조치를 취했다. 지리는 광물의 채굴 지점까지 추적 가능성을 보장하고, 공급망 매핑 노력의 결과와 주요 에너지 전환 광물의 위험을 공개함으로써 이러한 노력을 강화할 수 있다. 또한 광물 공급 업체에 책임 채굴 보증 이니셔티브(IRMA)의 감사를 받을 것을 요구할 수 있다.
- 철강 부문의 항목에서는 점수가 전혀 개선되지 않았다. 알루미늄 및 원주민 권익과 관련한 항목에서는 점수가 각각 3%P, 2%P 개선되는 데 그쳤다. 이러한 부문의 미흡한 진전으로 인해 지리의 전체적인 성과가 가려지는 결과를 낳았다.



## GM(7위)

회사	GM
BEV 판매량	821,270
BEV 판매 비율(%)	15%
2025년 순위(2024년 순위)	7 (8)
총점	23%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	21%
인권 & 책임 있는 조달 점수	25%

GM은 올해 리더보드 평가에서 전체 점수가 1%P 상승하는 데 그쳤다. 이에 따라 순위가 8위에서 7위로 소폭 올랐다.

GM은 기후 및 환경 부문에서 특히 부진한 성적을 거뒀다. 4개 하위 항목 가운데 점수가 상승한 지표가 하나밖에 없었다. 이는 13%P나 점수가 올랐던 지난해와 비교하면 더욱 극명한 대조를 이룬다.

인권과 관련한 성과는 항목별로 엇갈렸지만, 전반적으로 봤을 때 실망스러운 수준이었다. 일반 인권 지표에서는 진전을 이뤘지만, 에너지 전환 광물과 관련한 지표에서는 큰 폭의 점수 하락이 있었다. 원주민 권리나 노동자 권익과 관련해서도 별다른 진전이 없었다. GM의 인권 순위는 한 단계 상승했지만, 여전히 미국 기업 가운데 이 부문에서 가장 저조한 성과를 나타내고 있다. GM의 전체 인권 점수는 포드의 절반에 불과했고, 테슬라에 비하면 21%P, 스틸란티스와 비교하면 6%P 낮았다.

- 고무 공급망과 관련해 탄소 저장량이 많고(HCS), 보존 가치가 높은(HCV) 산림에서 고무를 조달하지 않겠다고 약속했다. 하지만 이러한 약속을 지키기 위한 조치에 관한 정보를 공개하지는 않았다.
- GM은 2022년 철강 및 알루미늄에 관해 퍼스트무버연합에 가입했지만, 이들 자원 공급망의 탈탄소화를 위한 어떠한 진전이 있었는지는 공개하지 않았다.
- 화석연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속가능한 배터리에 관한 하위 항목의 지표 가운데 단 하나도 점수가 개선되지 않았다.
- 인권 실사 정책 및 프로세스의 투명성을 유지하거나, 일부 영역에서는 개선을 이뤘다. 이로써 일반 항목의 점수가 8%P 올랐다.
- 에너지 전환 광물의 책임성에 관한 점수가 7%P 하락했다. 이는 용광로 및 제련소와 관련한 정보 공개가 줄어들고, 공급망의 SoRs 리스트를 더 이상 공개하지 않기로 결정한 데 따른 것이다.
- 공급 업체들이 원주민 권리 및 노동자의 권익을 존중하겠다고 약속했음에도 불구하고, 이러한 약속을 효과적으로 실행하고 있다는 것을 입증할 충분한 정보를 공개하지 않고 있다. 부분적으로는 해당 내용을 전혀 밝히지 않은 경우도 있다.

# 혼다(15위)

회사	혼다(Honda)
BEV 판매량	65,659
BEV 판매 비율(%)	2%
2025년 순위(2024년 순위)	15 (14)
총점	10%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	4%
인권 & 책임 있는 조달 점수	16%

올해 혼다는 인권 및 조달의 책임성 관련 지표에서 뛰어난 성과를 나타냈다. 하지만 화석연료를 사용하지 않는 공급망의 지속가능성에 관한 항목들에서 부진한 성적을 보임으로써, 이러한 성과는 빛이 바랬다. 기후에 관해 업계에서 가장 뒤쳐져 있는 상황도 더욱 공고해졌다.

혼다는 기후 및 환경에 관한 네 가지 항목 가운데 단 두 개 지표에서만 부분적인 진전을 보였다. 특히 눈에 띄는 부분은 철강 및 알루미늄의 탈탄소화에 관한 하위 항목에서 모두 0%P를 기록했다는 사실이다. 세계 철강 산업에서 일본이 담당하고 있는 중요한 역할을 감안하면, 혼다는 지속가능성에 관한 중요한 이슈를 더 이상 외면해서는 안 될 것이다.

혼다는 지난해 인권 및 조달의 책임성에 관해 매우 부진한 성과를 거뒀다. 그러나 올해는 인권 실사 및 에너지 전환 광물 조달의 책임성 부문에서 큰 진전을 이뤘다. 두 부문에서 각각 13%P, 11%P의 점수 상승을 기록했다. 그러나 원주민 권리에 관해서 아무런 진전을 보여주지 못했고, 노동자 권익과 관련해서는 미미한 성과를 보이는 데 그쳤다. 그 결과 전체적 평가에서 높은 점수를 얻지 못했다. 동아시아의 주요 경쟁자인 지리와 기아가 이제 인권 부문에서 혼다보다 나은 성과를 보여주고 있다.

- 혼다는 구매한 상품 및 서비스에 대한 스코프3 배출량을 공개하지 않고, 공급망의 배출량을 줄이기 위한 과학적인 목표를 설정하지 않은 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다.
- 평가 대상 18개 자동차 제조사 중 철강, 알루미늄, 배터리 관련 항목에서 가장 낮은 성과를 보였다. 철강, 알루미늄 관련 지표에서는 0%P, 배터리 지속가능성 관련 지표에서는 1%P의 점수를 얻었다.
- 혼다는 화석 연료를 쓰지 않는 공급망의 지속가능성 부문의 평가가 좋지 못하다. 그런데 악명 높은 이 회사의 기후 로비가 이 부문의 점수를 더욱 떨어뜨리고 있다.
- 공급 업체의 인권 위험 평가 프로세스 및 모니터링 활동에 대해 전보다 조금 더 많은 정보를 공개했다. 여기에는 중요한 통계적 정보도 포함돼 있다. 그러나 공급 업체에 인권 존중을 명시적으로 요구하지 않았음으로써, 이 부문에서 더 큰 진전을 이루지는 못했다.
- 특정 에너지 전환 광물을 조달함에 있어 사회적 책임을 다할 것을 약속하고, 분쟁 광물에 대한 보고 관행을 어느 정도 개선했다. 그러나 광물 조달의 책임성에 관한 실질적인 조치, 또는 집행에 대한 충분한 증거를 제공하지 못했다.
- 원주민 권리에 대한 점수는 여전히 0%P에 머물렀다.
- 노동자 권익에 대한 점수는 소폭 개선됐다. 이 부문에서 혼다보다 낮은 점수를 기록한 기업은 닛산, BYD, GAC, SAIC 등이다.

# 현대(10위)

회사	현대(Hyundai)
BEV 판매량	190,326
BEV 판매 비율(%)	6%
2025년 순위(2024년 순위)	10 (10)
총점	21%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	19%
인권 & 책임 있는 조달 점수	24%

현대는 지속가능하고 공정한 공급망 구축에 있어서 충분치는 않지만, 지속적인 성과를 보여주고 있다. 리더보드의 여러 하위 항목에서 약간의 개선을 이룸으로써, 동아시아 자동차 제조사 가운데 가장 높은 점수를 받은 기업이 됐다. 그러나 이 지역의 선두 다름은 점점 치열해지고 있다. 지리가 기후 및 환경 부문에서 현대를 바짝 뒤쫓거나, 몇몇 항목에서는 앞섰다.

기후 및 환경 부문 가운데, 현대는 일반 항목에서 눈에 띄는 점수 상승을 기록했다. 그러나 철강 및 알루미늄의 탈탄소화에 관해서는 2년 연속으로 아무런 진전을 보여주지 못한 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다. 현대가 철강 자회사를 보유하고 있는 독특한 상황을 감안하면, 철강의 탈탄소화와 관련해 아무런 성과를 내놓지 못하고 있다는 점은 특히 실망스럽다. 마음만 먹는다면 현대는 업계에서 친환경 철강의 선두 주자로 올라설 수 있다. 스틸제로(SteelZero), 퍼스트무버연합(First Movers Coalition) 이니셔티브에 가입하는 것이 이러한 목표를 위한 첫걸음이 될 수 있을 것이다.

인권 부문에 있어서, 현대는 일반 인권 실사 및 에너지 전환 광물 항목에서 상당한 진전을 보였다. 그러나 원주민 권리에 관해서는 아무런 성과를 보여주지 못했다. 또 노동자 권익에 관해서 상당한 폭의 점수 하락을 기록하는 등 엇갈린 결과를 나타냈다. 그러나 에너지 전환 광물에서는 17%P의 괄목할 만한 점수 상승을 기록했다.

- 보다 상세한 탄소 중립 로드맵을 발표하고 공급망의 환경 위험 및 영향을 관리하는 방법에 대한 추가적인 세부 정보를 공개했다. 이러한 조치로 인해 화석 연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망에 관한 하위 항목에서 점수가 상승했다.
- 산림 전용 지표에서 평균 이상의 점수를 얻었다: (목표 시점을 제시하지는 못했지만) 산림 전용 방지 및 생물다양성 보호 정책을 수립했고, (잠재적) 신규 공급 업체와의 입찰 및 계약 과정에 산림 전용의 위험성을 고려하고 있다고 밝혔다.
- 철과 알루미늄 스크랩 이용과 관련해 일정 부문 진전을 이뤘다. 현대는 연간 생산 과정에서 사용되는 재활용 철과 알루미늄의 총량을 공개하는 두 업체 가운데 하나다. 그러나 철강, 알루미늄, 배터리 탈탄소화에 초점을 맞춘 지표들에서 모두 0%P를

기록했다. 이 부문의 하위 항목 중 현대는 순환성과 재활용에 관한 지표에서만 점수를 받았다.

- 모니터링 활동 결과를 포함한 인권 실사에 관한 정보 공개의 폭을 확대했다. 평가 및 감사 대상 공급 업체의 수와 시정 조치 계획에 대한 통계적 데이터를 제공하는 몇 안 되는 제조사 가운데 하나다. 하지만 현대는 여전히 공급망에 대한 고충 처리 메커니즘을 갖고 있지 않다.
- 맵핑 노력을 포함하여 에너지 전환 광물의 위험과 실사 과정 등에 대한 보다 많은 정보를 제공하고 있다. 그러나 그러한 노력이 어떠한 결과를 가져왔는지는 밝히지 않았다. 또 주요 에너지 전환 광물로 식별된 소재에 대한 정보, 자사 공급망의 용광로 및 제련소에 대한 정보를 공개하지 않았다.
- 원주민 권리와 관련해 진전된 내용이 전혀 없다. 이 부문에 있어서 여전히 업계 최하위권에 머물러 있다.
- 노동자 권익 점수가 7%P 하락했다. 이는 평가 대상 18개 기업의 인권 부문 점수 가운데 세 번째로 큰 하락폭이다. 현대는 인권과 관련한 약속에서 후퇴를 보였고, 자사의 공급망에서 확인된 중요한 노동자 권익 위험을 제대로 공개하지 않았다. 최근 현대의 공급망에서 노동자 인권 침해 의혹이 제기된 만큼, 이는 특히 문제가 되는 부분이다.

# Kia (12)

회사	Kia
BEV 판매량	190,326
BEV 판매 비율(%)	6%
2025년 순위(2024년 순위)	12 (13)
총점	16%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	12%
인권 & 책임 있는 조달 점수	20%

기아는 테슬라, 지리와 함께 올해 두 번째로 큰 종합점수 상승을 기록했다. 이는 인권 및 조달의 책임성 부문에서 상당한 개선을 이룬 결과다. 기아는 지난해에 비해 한 단계 순위가 올라갔다.

그럼에도 불구하고, 기아는 화석 연료를 쓰지 않고 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 여전히 경쟁사들에 비해 뒤처져 있다. 이 부문의 점수는 1%P에 그쳤고, 일반, 철강, 배터리 부문의 하위 항목에서 점수가 소폭 개선됐다. 기아는 철강, 알루미늄, 배터리 항목에서 5%P의 최저점을 받았다. 기아는 현대자동차 그룹에 속해 있는 만큼, 현대제철과 같은 계열사와 협력해 철강 및 알루미늄 공급망의 탈탄소화를 추진할 가능성을 갖고 있다. 기아는 이러한 목표에 우선 순위를 뒤야 할 것이다.

한편, 기아는 올해 인권 부문에서 괄목할 만한 개선을 보였다. 이러한 성과는 예전의 평가 결과와 비교할 때 두드러지게 나타나는데, 기아는 인권 실사 항목 전반에서 두 번째로 높은 점수 상승을 기록했고, 에너지 전환 광물과 관련한 조달의 책임성 부문에서 세 번째로 높은 점수 상승폭을 보였다. 그 결과, 기아는 올해 지리, 폭스바겐과 더불어 인권 부문의 점수를 가장 많이 끌어올렸다.

그러나 이러한 전반적 성과와 달리, 원주민 권리 부문에서 다시 하 번 0%P의 점수를 얻은 것은 대단히 실망스러운 일이다.

- 철강 및 알루미늄 부문 하위 항목 가운데 한 가지 지표만 점수가 향상됐는데, 연간 생산 과정에서 사용된 철 스크랩의 양을 공개한 것이 그것이다. 이 부문 전체의 점수는 4%P이다.
- 2050년까지 공급망에서 산림 전용과 관련한 요소를 제거한다는 목표를 갖고 있다. 그러나 이 목표를 달성하기 위해 취한 조치는 공개하지 않았다.
- 인권 부문의 일반 항목에서 22%P의 점수 상승을 기록했다. 이는 지리에 이어 두 번째로 큰 점수 상승 기록이다. 기아는 인권 부문 다른 하위 항목에서도 높은 점수를 받았다. 이러한 성과는 위험 식별과 모니터링 시스템을 포함한 인권 실사 프로세스에 대해 상세한 정보를 제공한 결과다.
- 에너지 전환 광물에 대한 조달의 책임성 부문에서 14%P의 점수 상승을 기록했다. 이와 관련한 위험 평가와 실사 프로세스의 정보 공개 폭을 조금 더 확대한 덕분이다. 그러나 공급망 매핑, 주요 에너지 전환 광물과 관련한 위험 공개, 공급망 내 용광로와 제련소에 대한 적절한 개입 등의 노력이 더 필요하다.
- 원주민의 권리에 대한 성과는 여전히 전무한 실정이며, 기아는 이 부문에 대한 어떠한 약속이나 행동 계획도 내놓지 않았다.

## 메르세데스(3위)

회사	메르세데스(Mercedes)
BEV 판매량	252,840
BEV 판매 비율(%)	12%
2025년 순위(2024년 순위)	3 (2)
총점	41%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	38%
인권 & 책임 있는 조달 점수	45%

메르세데스는 올해 리더보드 평가에서 수위권을 유지했다. 순위는 2위에서 3위로 한 단계 내려갔는데, 2위인 포드와의 점수차는 1%P 미만이었다. 메르세데스는 리더보드의 모든 부문에서 높은 성과를 거뒀으며, 평가 대상 자동차 제조사 가운데 유일하게 8개의 하위 항목에서 상위 5위 안에 들었다. 이는 한 기업이 리더보드의 모든 평가 영역에서 뛰어난 성과를 보여줄 수 있음을 증명하는 사례다.

그렇지만, 메르세데스는 올해 전반적으로 예년보다 큰 진전을 보여주지는 못했다. 총점 상승폭이 2%P 미만에 그쳤다. 메르세데스는 화석 연료 없는 공급망의 지속가능성 부문에서 우수한 성과를 기록한 상위 3개사 가운데 하나의 위치를 유지했다. 산림 전용 관련 지표에서도 평균 이상의 성과를 보였으며, 배터리 관련 하위 항목에서는 테슬라를 제치고 1위에 올라서는 괄목한 만한 개선을 나타냈다.

인권 부문에서 총점 기준으로 전체 2위를 차지했지만, 메르세데스는 올해 이 분야에서 별다른 개선을 이루지는 못했다. 일반 인권 실사, 원주민 권리와 관련해서는 어느 정도 진전을 보여줬지만, 노동자 권익 및 에너지 전환 광물에 대해서는 여전히 정체된 모습을 나타냈다. 그 결과 인권 부문의 전반적인 점수가 2%P 상승하는 데 그쳤고, 1위인 테슬라를 1%P 차이로 뒤쫓고 있다.

특히, 메르세데스는 글로벌 싱크탱크 인플루언스맵으로부터 C 등급을 받은 자사의 기후 로비 관행으로 인해 총점이 깎이는 결과를 얻었다. 올해의 분석에 따르면, 만약 메르세데스가 기후 로비와 관련해 볼보나 테슬라 같은 경쟁사와 비슷한 개선을 보였다면, 올해 평가에서 1위의 자리는 메르세데스가 차지했을 것이다.

- 자사 공급망 전반에 걸쳐 넷제로 목표를 설정했고, 2039년까지 조달하는 모든 생산 자재에 대해 탄소 중립을 이루겠다고 약속했다.
- 산림 전용 없는 공급망 구축을 위해 노력하겠다고 약속하고, 공급 업체와 계약 시 자연림 보호를 위한 실사 조치를 취할 의무를 부과하고 있다. 메르세데스의 공급 업체들은 산림 파괴 위험을 해결하기 위한 노력에 참여해야 한다.
- 저탄소, 또는 탄소를 거의 배출하지 않는 철강과 알루미늄을 조달함에 있어서 업계의 선두 자리를 유지 중이다. 화석 연료 없는 철강과 알루미늄 생산을 위한 투자를

지원하기 위해 공급 업체들과 여러 계약을 체결했다. 그러나 철강과 알루미늄의 재사용을 늘리기 위한 노력은 상대적으로 덜한 것으로 나타났다.

- 화석 연료 없고 환경적으로 지속가능한 배터리와 관련한 하위 항목에서 가장 높은 점수를 받았다. 이는 지속가능한 배터리 자원 조달 및 배터리 재활용에 있어서 진전을 보인 결과다. 메르세데스는 2024년 쿠펜하임에 기계적-습식 야금 공정을 이용하는 배터리 재활용 공장을 열었다. 이 공법은 소각 과정이 필요 없고, 배터리 생산에 사용되는 주요 원재료를 최대 96% 회수할 수 있게 해주는 기술이다.
- 인권 부문의 강력한 약속과 정책, 실행 프로세스를 갖추고 있고, 공급망 실사 과정을 공개하는 데 있어서 전반적인 투명성을 유지 중이다. 메르세데스는 외부의 인권 전문가가 자사의 인권 관련 위험을 식별하고 평가하는 과정에 참여하고 있는 유일한 기업이다.
- 에너지 전환 광물의 조달 과정에 대한 투명성을 대체로 높게 유지하고 있다. 광물 공급망의 매핑 노력을 상당한 수준으로 공개하고, 공급 업체에 IRMA의 감사를 거친 광산의 코발트, 리튬, 니켈, 천연 흑연만 사용할 것을 요구하는 몇 안 되는 기업 가운데 하나다.
- 자사 공급망에서 발생할 수 있는 원주민의 권리 침해 위험에 대한 정보를 공개해 이 부문의 성과가 약간 개선됐다. 그러나 보다 강력한 정책과 실행 절차, 더 큰 폭의 정보 공개가 요구된다.
  - 노동자 권익 부문에서 가장 좋은 성과를 보여주고 있다. 노동자 권익에 관해 노조 측과 협의하는 강력한 정책 및 메커니즘을 갖추고 있으며, 그것이 침해될 위험을 평가할 때에도 노조와 협의하는 절차를 마련해 두고 있다.



## 닛산(13위)

회사	닛산(Nissan)
BEV 판매량	134,572
BEV 판매 비율(%)	5%
2025년 순위(2024년 순위)	13 (11)
총점	12%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	12%
인권 & 책임 있는 조달 점수	12%

첫 리더보드 평가에서 동아시아 최고의 자동차 제조사로 평가받은 닛산은 올해도 순위 하락을 이어가고 있다. 지난해 현대에 추월당한 데 이어, 올해는 가장 낮은 성과를 보여 준 기업 가운데 하나로 기록됐다. 전체 점수표 가운데 7개 지표에서만 점수 상승을 보였고, 그 결과 평가 순위가 기아와 지리에 역전돼 11위에서 13위로 내려섰다.

특히, 닛산은 배터리의 지속가능성과 관련한 하위 항목에서 4%P의 점수를 받는 데 그쳤다. 이는 평가 대상 18개사 가운데 두 번째로 낮은 점수다. 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서는 각각 11%P로 조금 더 나은 성적을 얻었는데, 이는 철강과 알루미늄 공급망에 대한 탈탄소화 노력에서 제한적이거나 개선이 보였기 때문이다. 닛산은 공급망의 탈탄소화를 위한 구체적 조치를 취했는데, 책임 있는 철강(ResponsibleSteel), 스틸제로, 퍼스트무버 연합 등 여러 이해 관계자가 참여하는 이니셔티브에 가입했다

인권과 관련한 부문에서는 형편없는 성과를 나타냈다. 닛산은 네 개의 하위 항목 가운데 단 두 지표에서만 점수가 향상됐고, 특정 항목에서는 오히려 퇴보를 보여줬다. 그 결과, 그렇지 않아도 낮은 수준에 머물렀던 성과가 더욱 악화됐다. 인권 부문의 순위가 11위에서 15위로 하락했는데, 이는 SAIC, GAC, BYD에 이어 네 번째로 낮은 것이다.

- 자사의 2050년 탄소 중립 목표에 2030년까지의 중기 목표를 추가했다. 그러나 철강, 알루미늄, 배터리 공급 체인에 대한 세분화한 배출량 감축 목표를 내놓지 못했다.
- 올해 철강, 알루미늄, 배터리 부문 하위 항목에서 아무런 점수 개선을 보여주지 못한 기업은 GAC를 제외하면 닛산뿐이다.
- 배터리의 지속가능성에 관한 하위 항목에서 뒤처진 성과를 보여주는 기업 가운데 하나로, 배터리 재활용 관련 모든 지표에서 0점을 기록했다. 닛산은 일본 자동차 제조협회(JAMA)가 수립한 공동 계획에 따른 폐쇄 루프 재활용 노력을 강화해 나가야 한다.
- 인권 실사 프로세스 및 시스템을 공개하는 수준이 대단히 낮다. 인권 위험 식별 방법과 같은 일부 항목에서는 오히려 퇴보하고 있다. 닛산은 2017년 이래 주요한 인권 위험 평가를 수행했다는 어떠한 증거도 공개하지 않았다.

- 분쟁 및 고위험 지역(CAHRAs)에서 생산되는 광물 및 금속에 적용되는 광물 조달의 책임성 정책을 수립했다. 하지만 이러한 정책이 공급사들에 대한 실질적인 요구사항으로 이어지지 않고 있으며, 공급망에 있어서 실질적인 영향도 미미하다.
- 원주민의 권리에 관해 계속 최악의 점수를 받고 있다. 이 부문에서 0%P라는 평가를 벗어나기 위한 조치를 전혀 내놓지 않았다.
- 국제노동기구(ILO)의 노동자 기본권 선언을 준수하고, 본사 차원에서 노동자들과 단체 협약을 맺고 있다. 하지만 노동자 권익에 관한 다른 지표에서는 모두 낙제점을 받았다.

## 르노(8위)

회사	르노(Renault)
BEV 판매량	134,572
BEV 판매 비율(%)	5%
2025년 순위(2024년 순위)	8 (9)
총점	23%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	22%
인권 & 책임 있는 조달 점수	23%

르노는 올해 전체 점수를 4%P 높이고, 순위 또한 9위에서 8위로 올라서는 소폭의 개선을 이뤘다.

르노는 화석 연료 없고 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 6위를 차지하는 성과를 보였다. 하지만 5위인 폭스바겐과의 차이는 비교적 컸다. 르노는 특히 일반 및 배터리 부문의 하위 항목에서 두 번째로 높은 점수 상승을 기록했는데, 이는 공급사에 온실가스(GHG) 배출량을 줄이고 배터리 재활용에 대한 추가적인 진전을 보일 것을 요구하는 인센티브를 공개한 덕분이다. 배터리 재활용에 있어서 르노는 이미 선도적인 위치를 차지하고 있다. 르노는 철강과 알루미늄의 순환성 확대에 있어서도 리더십을 발휘할 필요가 있다.

인권 부문에 있어서는 평범한 성과를 보여줬다. 일반 인권과 원주민 권리 관련 항목에서는 일부 개선이 있었지만, 에너지 전환 광물이나 노동자 권익에 관해서는 진전이 없었다. 르노의 전반적인 인권 점수는 2%P 향상되는 데 그쳤다. 이 부문의 전반적인 성과는 23%P의 점수로 평가됐지만, 이는 유럽 기업 가운데 가장 낮은 수준이다. 경쟁사인 메르세데스와의 격차는 22%P에 이른다.

Despite an overall poor performance, it is important to recognise Renault's score improvement of 6 percentage points on Indigenous Peoples' rights. While not substantial, the poor record on Indigenous Peoples' rights across the board means that this improvement is still the second largest in this area across all 18 companies.

전반적으로 저조한 성과를 보여줬음에도 불구하고, 르노의 점수는 원주민 권리에 관한 부문에서는 6%P 향상됐다. 이를 뛰어넘은 수준이라고 할 수는 없다. 하지만 기업들이 대체로 이 영역에서 저조한 성과를 보이고 있는 탓에, 르노는 원주민 권리 부문에서 두 번째로 큰 개선을 이룬 기업으로 기록됐다.

- 르노는 유럽에서 2040년까지, 다른 지역에서는 2050년까지 탄소 중립을 달성한다는 목표를 세웠다. 또한 부품 및 소재 공급망에 대해 탄소 배출량 감축 목표를 마련했다(2030년까지 2019년 대비 30% 감축). 그러나 철강 및 알루미늄 공급망에 대해서는 이와 같이 세분화된 목표를 세우지 않았다.

- 최근 자사의 친환경 조달 가이드라인에 따라 우선적으로 배출량 감축을 추진할 영역을 설정했다. 또한 공급업체에 과학에 기반한 온실가스 감축 목표를 마련할 것을 요구하고 있다. 르노는 과학적인 감축량 목표를 가진 공급 업체의 비율을 공개하는 몇 안 되는 기업 중 하나다.
- 화석 연료 없는 환경적으로 지속가능한 배터리 부문 하위 항목의 순위가 4위에서 2위로 올랐다. 이는 배터리의 순환성 확대를 위한 지속적인 노력 덕분이다. 르노는 2030년을 목표 시점으로 사용 연한이 다 된 배터리의 코발트, 리튬, 니켈을 80% 재활용 및 재사용한다는 계획을 세웠다. 그리고 저탄소 및 지속가능한 배터리 광물을 조달하기 위해 여러 업체와 제휴를 맺고 있다. 최근에는 ARVERNE 와 파트너십을 맺었다.
- 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서 계속 낮은 점수를 받고 있다. 그러나 생산 과정의 일부분에 사용되는 재활용 철강과 알루미늄의 양을 공개하고 있다.
- 독자적인 인권 정책을 발표하고, 인권 위험 식별과 모니터링 관행과 같은 자사의 인권 실사 프로세스에 관한 세부 정보 공개의 폭을 일부 확대했다. 그러나 이와 같은 노력을 전반적으로 파악할 수 있게 해주는 증거는 거의 공개하지 않고 있다.
- 광물 조달의 책임성에 관한 독자적인 정책을 수립했지만, 이를 실현하기 위한 정보 공개의 폭이 제한돼 있다. 실제적인 이행의 증거도 공개하지 않았다.
- 르노는 UN 원주민 권리 선언(UNDRIP), 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 존중하겠다고 약속한 몇 안 되는 기업 가운데 하나다. 하지만 이러한 약속이 공급 업체들에 대한 명시적 요구 사항으로 이어지지는 않고 있다.
- 노동자 권익에 관한 약속과 실행의 수준이 전반적으로 높은 편이다. 하지만 공급망에 대한 생활 임금을 약속하지는 않고 있다. 르노는 주요 실사 과정에 노동자의 참여를 확대할 필요가 있다.

# SAIC(18위)

회사	SAIC
BEV 판매량	261,795
BEV 판매 비율(%)	28%
2025년 순위(2024년 순위)	18 (18)
총점	1%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	2%
인권 & 책임 있는 조달 점수	0%

SAIC는 2024년 전체 차량 판매량 중 배터리 전기차(BEV)가 차지하는 비중이 x%에 이를 만큼 전동화 전환에 큰 진전을 보여 왔다. 그러나 친환경적이고 공정한 공급망 구축에 대한 정보 공시나 공개적인 약속이 부족한 탓에, 리더보드에서 가장 낮은 점수를 받은 자동차 제조사로 기록됐다.

이는 SAIC의 국내 경쟁사들과 대비된다. GAC와 BYD가 총점에서 각각 2%P의 개선을 나타내고, 지리는 8%P 점수를 끌어올렸다. SAIC의 점수는 BYD에 비해 5%P, 지리에 비해 17%P 뒤처져 있다.

이러한 부진은 특히 공급망에 관한 일반 항목에서 두드러진다. SAIC는 이 영역에서 BYD보다 17%P, 지리와 비교하면 17%P 낮은 점수를 받았다. 향후 EU의 실사 관련 규정에 부합하기 위해서는, SAIC은 이 부문의 성과를 대폭 개선해야만 한다.

- SAIC는 스코프3 배출량을 공개하지 않은 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다.
- 중국 정부의 “탄소 정점” 목표에 대한 대응으로 배출량 감축 목표를 설정했지만, 해당 목표가 과학적 사실에 기반한 것인지 밝히지 않았다. 또한 감축 목표에 후방산업과 구매 물품을 고려하지 않았다.
- 환경 영향에 대한 고려를 포함하는 정기적인 점검을 통해 공급 업체를 평가하고 관리하는 시스템을 구축했다. SAIC는 철강, 알루미늄, 배터리 공급사에 대한 구체적인 환경 요구 사항을 공개함으로써 보다 나은 성과를 얻을 수 있을 것이다.
- SAIC는 신규 배터리 기술 개발, 배터리 재활용 확대, 중국 내 배터리 용도 전환을 위한 협력 등에 힘입어 배터리 공급망 부문에서 일부 개선을 이뤘다.
- 인권 또는 조달의 책임성 부문에서 공개적인 약속을 내놓지 않고 있다. 이 부문에서 어떠한 노력을 기울였는지도 밝히지 않아 가장 낮은 점수를 받았다.

# 스텔란티스(9위)

회사	스텔란티스 (Stellantis)
BEV 판매량	216,195
BEV 판매 비율(%)	4%
2025년 순위(2024년 순위)	4 (5)
총점	23%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	15%
인권 & 책임 있는 조달 점수	31%

스텔란티스는 리더보드의 두 번째 평가에서 첫 번째에 비해 눈에 띄는 개선을 보여준 적이 있다. 그래서 업계의 다른 경쟁사와 달리, 올해에는 이러한 추세를 이어가지 못한 것은 실망스러운 일이다. 스텔란티스의 2025년 리더보드 순위는 전년보다 네 계단 떨어진 9위를 기록했다.

화석 연료를 사용하지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서, 스텔란티스는 4개 하위 항목 가운데 2개 지표에서만 성과가 개선됐다. 해당 항목은 공급 업체의 온실가스 목표 준수 여부를 모니터링하는 시스템, 그리고 철 스크랩의 사용과 관련한 제한된 정보 공개다. 이제 스텔란티스는 이 부문에서 지리, 현대보다 뒤처진 것으로 평가된다.

2024년 점수와 비교할 때, 스텔란티스는 인권 부문에서 전반적으로 매우 낮은 성과를 나타냈다. 인권과 관련한 어떠한 지표에서도 개선을 보여주지 못했고, 광물 조달 관행에서는 전보다 조금 후퇴했다는 평가를 받았다. 이로 인해 인권 관련 순위가 4위에서 7위로 떨어졌다.

긍정적인 점은 원주민의 권리에 관한 독자적인 정책을 수립했다는 점이다. 하지만 이러한 요소는 뒤늦게 알려져 올해의 평가 작업에 반영되지 못했다. 이는 중요한 진전이며 향후 스텔란티스가 원주민 권리에 대한 추가적인 개선을 이루는 데 토대가 될 것이다. 또 내년의 평가에서는 현재 0%P인 점수를 향상시키는 근거가 될 것이다.

- 스텔란티스는 공급망의 스코프3 배출량을 공개하고, 2030년까지 BEV 한 대당 공급망의 배출량을 40% 감축하겠다는 목표를 세웠다. 또 2038년까지 전체 밸류체인에서 넷제로를 이루는 것을 목표로 제시했다.
- 화석 연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속가능한 철강과 알루미늄 부문에서 유럽 및 미국 자동차 제조사 가운데 여전히 가장 낮은 순위를 기록했다. 이 두 항목에서 평균 3%P의 점수를 받았다. 철강 및 알루미늄의 재활용에 관해 초기 단계의 노력을 기울였지만, 이 분야의 선도 기업들에 비하면 그 성과가 뒤처져 있다. 스텔란티스는 차량 제조에 사용되는 주요 철강 및 알루미늄의 배출량 감축 조치도 공개하지 않았다.

- 배터리 순환성에 대한 지속적인 노력, 새로운 배터리 기술에 대한 투자, 저탄소 리튬 및 니켈 조달 계약 체결 등으로 인해 화석 연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속가능한 배터리 분야에서 상위 5개사 가운데 하나의 위치를 유지했다.
- 기후 로비로 인해 BMW, 르노와 더불어 유럽 및 미국 자동차 제조사 가운데 가장 낮은 평가를 받았다. 이는 스텔란티스의 점수와 순위를 더욱 끌어내린 이유이다.
- 모니터링 활동에 대한 통계적 데이터를 포함해 인권 실사 프로세스 및 시스템에 대한 상당한 양의 데이터를 지속적으로 공개하고 있다. 평가 대상 기업 중 이렇게 하는 기업은 드물다. 그러나 스텔란티스는 주요 인권 위험과 공급망의 고충에 관한 충분한 정보를 공개하지는 않고 있다.
- 에너지 전환 광물과 관련한 책임성에 있어서 고르지 않은 성과를 나타내고 있다. 공급망 매핑이나 공시에 관해서는 강력한 실행력을 보여주지만, 다른 분야에 있어서는 경쟁사들에 비해 계속 뒤처져 있다. 예컨대 독자적인 광물 조달 정책, 공급망의 SoRs 관여, 채굴 업체에 대한 IRMA 감사 요구 등에서 낮은 평가를 받았다.
- 노동자 권익 정책에서 계속해 좋은 평가를 받고 있다. 생활 임금을 약속한 3개 기업 중 하나로, 생활 임금을 산정하는 방식까지 밝히고 있는 것은 스텔란티스가 유일하다. 그러나 공급 업체에까지 생활 임금 지급을 요구하지는 않고 있다. 또 공급망에서 확인한 중요한 노동자 권익 위험에 관한 정보를 공개함에 있어서는 전보다 후퇴한 모습을 보였다.



# 테슬라(1위)

회사	테슬라(Tesla)
BEV 판매량	1,977,734
BEV 판매 비율(%)	100%
2025년 순위(2024년 순위)	1 (3)
총점	43%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	40%
인권 & 책임 있는 조달 점수	46%

큰 폭의 개선을 이어가고 있는 테슬라는 전체 점수를 87%P 끌어올려 올해 리더보드 평가에서 1위를 차지했다. 그러나 2위인 포드와의 점수 차이는 1%P 미만에 불과했다.

테슬라는 올해 여러 분야의 평가에서 커다란 개선을 이뤘는데, 공급 업체의 배출량 감축을 촉진하기 위한 추가적인 수단을 공개하고, 2025년 리더보드에 새롭게 추가된 산림 전용 지표에서 평균 이상의 점수를 기록했다. 이러한 성과 덕분에 일반 기후 및 환경 부문 하위 항목에서 주목할 만한 진전이 있었다.

테슬라는 올해 대부분의 인권 항목에서도 점수 상승을 기록해, 인권 부문 순위가 3위에서 2위로 올라섰다. 그러나 1위인 포드에 비하면 이 부문의 성과가 아직 뒤쳐진 것으로 평가된다. 가장 큰 격차를 보인 항목은 에너지 전환 광물에 관한 것인데, 이 분야에서 테슬라는 포드에 비해 2%P 뒤졌다.

테슬라가 앞으로도 계속 1위 자리를 지킬 수 있을지는 미지수다. 2025년 평가에서 테슬라가 수위를 차지한 것은 기후 로비에서 높은 점수를 받은 영향이 큰데, 인플루언스맵이 계속 테슬라에 최고 등급을 줄지는 알 수 없는 일이기 때문이다. 만약 기후 로비의 성과가 리더보드의 평가에 반영되지 않는다면, 테슬라의 순위는 3위로 내려앉을 것이다. 한편 테슬라가 미국에서 전기차에 대한 세금 혜택을 폐지하는 것을 지지하고 있다는 보도를 감안할 때, 내년 평가에서 이 기업의 순위는 뒤로 밀리게 될 가능성이 크다. 테슬라는 전 세계적으로 강력한 기후 정책을 지지하는 로비 활동을 지속함으로써 이러한 우려를 씻어내야 할 것이다.

- 일반 기후 및 환경 부문의 하위 항목에서 점수가 24%P 올랐다. 이는 이 분야에서 모든 자동차 제조사를 통틀어 가장 큰 폭의 점수 상승이다.
- 지속가능한 배터리 부문의 하위 항목에서 연이어 최고의 성과를 보여주고 있다. 올해는 보다 지속가능한 리튬 및 니켈 채굴을 지원하기 위한 노력을 공개함으로써 추가적인 점수를 얻었다. 그러나 테슬라는 배터리 순환성을 높이기 위한 노력에 관해서는 경쟁사보다 훨씬 적은 정보만 공개하고 있다.

- 테슬라는 철강, 알루미늄, 배터리 공급망의 스코프3 배출량을 세분화해 공개하는 유일한 자동차 제조사다. 그러나 철강 및 알루미늄에 관한 하위 항목 가운데 한 가지 지표의 점수만 개선됐다.
- 인권 실사 부문의 많은 항목에서 정보 공개의 폭을 확대했다. 위험 식별, 공급망 내의 강제 노동 위험을 해결하기 위한 조치, 고충 처리 메커니즘의 운영 등이 그것이다.
- 광물 조달의 책임성과 관련해 매우 강력한 정책을 가지고 있다. 조달 위치에 상관없이 모든 에너지 전환 광물 공급사로 하여금 OECD 지침을 준수하도록 요구하는 몇 안 되는 기업 가운데 하나다. 테슬라는 또 공급망 매핑 노력의 결과와 함께 직접 조달 계약의 세부 정보를 공개하고 있다.
- 원주민 권리 부문에서 여전히 뛰어난 성과를 내고 있다. 총점 26%P를 받았음에도 불구하고, 올해 이 부문에서 점수 상승은 없었다.
- 공급망 전반에 걸쳐서, 그리고 에너지 전환 광물이나 원주민과 같은 특정 이슈에 있어서 주요 인권 위험을 보다 명확히 규정한다면, 테슬라는 보다 높은 점수를 받을 수 있을 것이다. 공급망의 고충 등에 대한 꾸준한 실사 노력을 보여주는 보다 정확한 통계 데이터를 제공하는 것도 좋은 평가에 도움이 될 것이다.
- 테슬라는 공급망에서 노동자 권익에 관한 위험, 특히 강제 노동을 식별하고 그것을 완화하는 방법을 공개함으로써 이 부문에서 상당히 높은 점수 상승을 기록했다. 그러나 테슬라는 여전히 생활 임금을 약속하지 않고, 서구 기업 중 유일하게 노동자와 단체 협약을 맺지 않으며, 공급망 실사에 관해 노동자와의 공식적 협의 과정을 전혀 공개하지 않고 있다. 또한 스웨덴, 독일, 미국 등에서 보고되는 테슬라의 반노조 활동도 우려스러운 상황이다.

# 도요타(14위)

회사	도요타(Toyota)
BEV 판매량	133,796
BEV 판매 비율(%)	1%
2025년 순위(2024년 순위)	14 (15)
총점	10%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	5%
인권 & 책임 있는 조달 점수	16%

올해 도요타에 대한 리더보드 각 부문의 평가 결과는 엇갈렸다. 인권 부문의 대부분 영역에서 뛰어난 성과를 보여 눈에 띄는 점수 상승을 기록했다. 특히 광물 조달의 책임성 부문에서 16%P의 점수가 올랐다. 이 항목에서 평가 대상 기업 중 두 번째로 큰 폭의 상승이다. 도요타는 인권 부문의 총점이 8%P 올라 이 부문 순위가 15위에서 14위로 올라섰다.

하지만 이와 반대로, 도요타는 2년 연속으로 기후 및 환경 부문의 점수를 전혀 개선하지 못했다. 2023년 이래로 평가 대상 자동차 제조사 가운데 기후 및 환경 부문의 성과가 전혀 개선되지 않은 곳은 도요타가 유일하다. 도요타는 자동차 업계에서 최악의 기후 성과를 보여주는 업체로서 악명을 굳혀가고 있다. 전동화 전환이 더딘 점, 인플루언스맵으로부터 기후 로비와 관련해 최악의 등급을 받은 점, 공급망의 탈탄소화와 관련해 계속 부진한 성과를 보이고 있는 점 등이 그 이유다.

- 도요타는 2050년까지 전체 수명 주기의 모든 배출을 없앤다는 목표를 세웠다. 그러나 공급망과 관련한 중기적 목표가 부재하고, 공급망의 온실가스 배출을 감축하기 위한 노력을 거의 공개하지 않고 있다.
- 알루미늄 및 철의 탈탄소화에 초점을 맞춘 하위 항목에서 계속 0%P의 점수를 받는 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다.
- 도요타의 기후 로비 관행은 여전히 개선되지 않고 있다. 인플루언스맵은 기후 정책과 관련해 도요타를 흐름에 가장 역행하는 기업 중 하나로 분류하고 있다.
- 인권 실사 프로세스의 일부 측면에 대해 약간의 정보를 더 제공했다. 그러나 이 부문의 전반적인 투명성은 여전히 부족한 실정이다. 특히 위험 식별과 평가 과정 공개, 공급 업체 모니터링 활동에 관한 통계적 데이터를 제공하는 측면에서 대단히 제한적이다.
- 광물 조달의 책임성 차원에서, 모든 광물과 금속에 적용되는 독자적인 정책을 발표했다. 분쟁 광물 매핑 노력을 대폭 확대했으며, 여기에는 용광로 및 제련소와 관련한 내용도 포함된다.
- 원주민 권리에 관한 성과는 여전히 저조하다. 이 부문에 관한 약속과 행동의 부족으로 인해 여전히 0%P의 점수를 기록 중이다.
- 노동자 권익에 관한 점수가 향상됐는데 이는 공급망의 노동자 권익 위험, 특히 아동 노동과 강제 노동과 관련한 위험에 대한 정보 공개의 폭을 넓힌 덕분이다. 그러나 ILO의 기본 원칙과 일터에서의 권리를 명확히 준수하고, 공급 업체로 하여금 이러한 권리를 존중하도록 요구하는 등의 기본을 여전히 지키지 못하고 있다.



## 폭스바겐(5위)

회사	폭스바겐(Volkswagen)
BEV 판매량	707,516
BEV 판매 비율(%)	8%
2025년 순위(2024년 순위)	5 (6)
총점	32%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	27%
인권 & 책임 있는 조달 점수	37%

폭스바겐은 올해 리더보드에서 가장 뛰어난 평가를 받은 기업 중 하나다. 기후 및 환경, 그리고 인권 부문에서 눈에 띄는 개선에 힘입어 종합 점수가 8%P 상승했다. 그 결과 폭스바겐의 순위는 6위에서 5위로 한 단계 올랐다.

기후 및 환경 부문에서, 폭스바겐은 일반 및 배터리 부문 하위 항목에서 진전을 이뤘다. 이는 배출량 감축과 환경 관리에 있어서 공급 업체의 개선을 이끌어내기 위해, 이들 업체에 요구하는 추가적인 사항과 시스템을 공개한 데 힘입은 것이다. 또한 폭스바겐은 리튬, 코발트, 니켈 조달과 관련한 환경 영향을 줄이기 위해 구체적인 조치를 취했다.

폭스바겐은 올해에도 인권과 관련해 높은 성과를 보여줬다. 원주민 권리에 관한 항목을 제외한 모든 영역에서 점수가 상승했는데, 특히 일반 인권 실사 항목의 상승폭이 21%P로 눈에 띄었다. 이는 해당 하위 항목뿐 아니라, 인권 부문 모든 항목에서 전체 평가 대상 기업을 통틀어 세 번째로 큰 점수 상승이다. 폭스바겐의 일반 인권 실사 부문 점수는 포드와 함께 최상위를 기록 중이다. 이로써 폭스바겐은 기아, 지리와 공동으로 전체 인권 부문에서 가장 뛰어난 개선을 나타냈으며, 인권 부문 순위를 6위에서 5위로 끌어올렸다.

그러나 이러한 개선은 폭스바겐이 원주민 권리 부문에서 별다른 진전을 보여주지 못하고 있다는 사실을 더욱 부각시킨다.

- 후방산업의 스코프3 배출량을 감축하기 위한 2030년, 2050년 목표를 각각 설정했다. 그리고 이러한 목표 달성을 촉진하기 위해 공급망에 요구하는 추가적인 사항 및 프로세스를 공개했다. 그러나 공급 업체에 과학적인 온실가스 배출 감축 목표를 설정하도록 요구하는 것에 관해서는, 경쟁사들에 비해 뒤처져 있다.
- 공급망의 수질 오염과 산림 전용 위험을 어떻게 해결하고 완화할 것인지에 관한 정보를 공개함에 있어서 가장 높은 점수를 받은 자동차 제조사 가운데 하나다.
- 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서 전혀 점수가 오르지 않았다. 이 두 이슈와 관련해 9%P의 점수를 받았다.
- 배터리 공급망의 지속가능성 측면에서 몇 가지 개선을 이뤘다. 코발트와 니켈을 사용하지 않는 지속가능한 셀 개발을 위한 R&D에 투자하고, 고전압 배터리 신규

공급업체와 계약 시 재생가능 에너지로 생산한 전력 이용을 요구했다. 폭스바겐은 또 지속가능한 니켈, 리튬, 코발트 조달을 촉진하기 위한 몇 가지 이니셔티브를 공개했다.

- 일반 인권 실사 점수에서 큰 폭의 상승이 있었다. 이는 주요 인권 위험 및 그것을 식별하는 프로세스, 공급망 모니터링과 고충 처리에 관한 통계적 데이터 공개를 확대한 데 따른 것이다.
- 에너지 전환 광물 및 분쟁 광물 위험에 관해 보다 많은 정보를 공개했지만, 전반적으로 이 분야의 진전은 제한적이다.
- 원주민 권리에 관해 2년 연속으로 진전을 보여주지 못했다. 이 부문 폭스바겐의 점수는 테슬라의 4분의 1에 미치지 못한다. 그리고 메르세데스와 포드의 3분의 1, BMW와 GM의 절반에 불과하다.
- 노동자 권익에 관한 강력한 정책을 갖고 있고, 공급망에서 식별된 노동자 권익 위험에 대한 상세한 정보를 공개하고 있다. 그러나 생활 임금을 약속하거나, 공급업체로 하여금 생활 임금을 지급할 것을 요구하지 않고 있다. 노동자가 실사 과정에 어떻게 참여하고 있는지도 밝히지 않았다.

## 볼보(4위)

회사	볼보(Volvo)
BEV 판매량	175,194
BEV 판매 비율(%)	23%
2025년 순위(2024년 순위)	4 (4)
총점	38%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	45%
인권 & 책임 있는 조달 점수	32%

볼보는 올해 리더보드에서 뛰어난 성과를 보이며 전체 점수를 9%P 끌어올렸다. 무엇보다 눈에 띄는 결과는, 이미 최고 점수를 기록하고 있던 기후 및 환경 부문에서 10%P나 점수가 더 향상됐다는 점이다. 볼보는 이 부문에서 2위와의 점수차를 5%P로 벌렸는데, 이는 업계의 리더가 다른 기업이 도달해야 할 목표치를 계속해서 높일 수 있다는 것을 보여주는 명확한 사례다.

또한 볼보는 올해 철강 및 알루미늄 부문 하위 항목에서 지속적으로 큰 진전을 이뤄낸 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다. 볼보는 새로운 전기차 모델의 수명 주기 평가(LCA)에서 철강과 알루미늄의 배출량을 세분화해 공개하고, 지속가능한 저탄소 철강 및 알루미늄 조달을 위한 새로운 목표를 설정했다.

볼보는 원주민의 권리를 제외한 대부분의 인권 분야에서 지속적인 개선을 기록했다. 볼보는 일반 인권 실사와 노동자 권익 항목의 점수를 각각 11%P, 12%P 끌어올렸고, 에너지 전환 광물 항목에서도 5%P의 점수 향상을 나타냈다.

그러나 볼보는 원주민 권리 부문에서는 6%P의 낮은 점수를 받아 유럽과 미국 자동차 제조사 가운데 여전히 가장 낮은 성과를 보였다.

- 볼보는 2019년부터 새로운 전기차 모델에 대한 수명 주기 평가(LCA)를 공개하고 있다. 이 결과에는 해당 차량에 사용된 철강, 알루미늄, 배터리의 세분화된 배출량 데이터가 포함돼 있다. 특히 EX30 모델의 LCA 결과는 현재까지 나온 순수 전기차 가운데 가장 낮은 탄소 발자국을 보여준다. 이는 공급망 탈탄소화에 대한 볼보의 리더십을 나타내는 증거다.
- EU의 새로운 규정을 앞두고, 2024년 EX90 SUV에 대한 전기차 배터리 패스पोर्ट를 발급했다. 이는 중요한 이정표로 평가되지만, 배터리 공급망의 지속가능성 진전에 관한 정보는 상대적으로 적었다.
- 인권 실사 정책 및 프로세스와 관련해 수준 높은 투명성을 유지하고 있다. 위험 평가 프로세스, 고충 처리 메커니즘, 공급업체 모니터링 활동에 관한 보다 완전한 통계 데이터를 제공하는 등 주요 영역에서의 정보 공개 폭을 확대했다.



- 에너지 전환 광물에 관한 진전은 크게 눈에 띄지 않는다. 공급망의 용광로, 제련소 등 특정 영역에 대한 정보 공개의 수준이 확대되고 있지만, 에너지 전환 광물을 둘러싼 위험, 공급망 매핑 노력의 결과와 같은 다른 분야의 정확한 정보 공개는 아직 제한적인 상황이다.
- 원주민 권리에 관한 진전은 거의 보여주지 못했다. 볼보는 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 포함한 원주민 권리와 관련한 자사의 약속, 또는 공급사에 대한 요구 사항을 제대로 마련하지 못하고 있다.
- 노동자 및 노동자 대표와의 협의 내용을 확대 공개한 데 힘입어 노동자 권익 부문의 점수가 12%P 상승했다. 특히 눈 여겨 볼 만한 대목은 볼보가 공급망의 노동자를 상대로도 노동자 권익 위험에 대한 상담을 진행한다는 점이다. 업계에서 이러한 모범 관행을 보이는 기업은 볼보를 포함해 두 곳에 불과하다.
- 생활 임금을 지급하겠다고 자체적으로 약속하고 있음에도 불구하고, 공급 업체에 생활 임금 지급을 요구하지는 않고 있다.