

## KR

전기차 배터리 제조업체들, 재생에너지 전환과 공급망 감축 목표 미비 “기후 위기 대응 소극적”

전기차 수요가 급증하면서 배터리 산업의 기후 책임이 그 어느 때보다 중요해진 가운데, 세계 주요 전기차 배터리 제조업체들이 여전히 충분한 탈탄소화 목표를 세우지 않고 있다는 지적이 나왔다.

그린피스 동아시아 사무소가 발표한 최신 보고서『Charging Toward Zero Emissions: Evaluating Climate Progress by Top EV Battery Manufacturers』에 따르면, 세계 주요 전기차 배터리 제조업체 대부분이 100% 재생가능에너지 사용 또는 공급망 배출 감축 목표를 설정하지 않은 상태이다. 이번 보고서는 글로벌 전기차 배터리 제조 상위 10개 기업의 탈탄소 노력 수준을 평가하였다.

최은서 그린피스 동아시아 서울사무소 캠페이너는 “전기 사용과 원자재 조달은 배터리 제조 과정에서 가장 큰 온실가스를 배출하는 항목이다. 하지만 대다수 전기차 배터리 제조업체들은 이 중 하나 혹은 둘 모두에 대해 명확한 감축 목표를 세우지 않고 있다”며, 배터리 제조업체들의 탈탄소 노력이 충분하지 않다고 지적하고 이들의 과감한 공급망 탈탄소화 노력을 촉구했다.

또한 “배터리 제조업체들이 공급망 온실가스 배출 감축에 대한 명확한 목표를 설정하는 것은 배터리 원재료 및 부품 공급업체들에게도 전환의 신호를 준다”고 덧붙였다. 그는 “최근 유럽연합(EU)은 수입 배터리의 탄소 배출량 기준을 강화하고 배터리 공급망 전반에 걸친 투명성을 요구하고 있다”며, 이러한 조치는 글로벌 배터리 제조업체에 압박으로 작용할 것이라고 말했다.

주요 조사 결과는 다음과 같다:

- 리튬 이온 배터리 제조 과정에서 사용하는 전력과 양극재 생산은 가장 큰 온실가스 배출원으로, 배터리 제조업체들은 재생에너지 사용을 확대하고 저탄소 양극재를 조달해야 한다.
- 배터리 제조 단계의 이산화탄소 배출량은 ‘크래들 투 게이트(Cradle-to-Gate)’ 기준 전체의 약 1/3을 차지한다. 특히 중국과 폴란드 등 탄소 집약적인 전력망에 의존하는 생산 공장은 500g CO<sub>2</sub>/kWh 이상의 탄소를 배출하며, 결과적으로 제품의 탄소 발자국을 높이고 있다.
- 조사된 10개 기업 중 CATL, LG에너지솔루션, 파나소닉 에너지 3개 기업만이 100% 재생에너지 전환 목표와 공급망 배출 감축 목표를 모두 보유하고 있다.
- 반면 나머지 7개사는 이러한 약속 중 하나 혹은 모두가 결여되어 있다. 일부는 100% 재생에너지 사용 목표조차 없는 상태로, 여전히 화석연료 사용을 이어갈 것을 의미한다.

グリーンピースに 따르면 主要 배터리 製造업체들은 2030년까지 100% 再生가능에너지 전환을 약속하고, 再生에너지 전환 과정에 대해 정기적으로 공개해야 한다. 아울러 공급망 탄소 배출량 감축 및 재활용 소재 사용 목표를 수립해야 한다. 신속한 100% 再生에너지 전환을 통해 제품의 탄소 발자국을 줄이고, 기후 위기 대응에 리더십을 보여야 한다.

JP

## 大手バッテリーメーカー、気候変動対策へのコミットメントが不十分

グリーンピース・東アジアは、7月10日、世界の主要な電気自動車(EV)用バッテリーメーカーの排出削減努力を評価した報告書『Charging Toward Zero Emissions: Evaluating Climate Progress by Top EV Battery Manufacturers』を発表しました。本報告書では、世界のEV用バッテリーの主要メーカーのほとんどが、100%再生可能エネルギーによる電力供給とサプライチェーンにおける排出削減のいずれか、あるいは両方の目標を設定していないことが明らかになりました。グリーンピース・東アジアは、主要なバッテリーメーカーに対し、2030年までに100%再生可能エネルギーによる電力使用を目標とするよう要請しています。

グリーンピース・東アジア 気候・エネルギー担当、エリン・チョイ

「電力使用と原材料調達は、バッテリー製造における排出量の2大要因ですが、ほとんどのバッテリーメーカーは、どちらか一方、あるいは両方の目標を設定していません。このような公約の欠如は、大手バッテリーメーカーが脱炭素化に真剣に取り組んでいるかどうか疑問を差し挟む余地となります。サプライチェーンにおける排出削減のために強力な目標を掲げることは、サプライヤーに行動を起こす必要があるというシグナルを送ることになります。

EUは欧州電池規制の下、輸入バッテリーのカーボンフットプリント基準値を強化し、バッテリーサプライチェーン全体の透明性を求めています。これらの措置は、バッテリーメーカーに大きなプレッシャーを与えることが予想されます。我々の調査結果は、ほとんどの電池メーカーが脱炭素化のための強固な基盤を築いているかどうかについて懸念を抱かせるものです」

バッテリーメーカーは、再生可能エネルギーの導入に関する進捗報告書を定期的に発表し、サプライチェーンの排出量削減とリサイクル材料の使用に関する目標を設定する必要があります。バッテリーメーカーは、再生可能エネルギーによる電力へ迅速に移行することで、二酸化炭素排出量を削減し、低炭素社会への移行における役割を強化することができます」

### 主な調査結果

- 電力使用と正極材生産は、リチウムイオン電池製造における2大排出源である。排出量を削減するためには、再生可能エネルギーによる電力供給を拡大し、低炭素の正極材を調達する必要がある。
- バッテリー製造は、原材料の採掘などから出荷地点までのCO<sub>2</sub>排出量全体の約3分の1を占め、地

域の送電網の炭素強度に大きく依存している。大手メーカーは、中国とポーランドで数百ギガワット時の容量を稼働させており、そこでは電力の炭素原単位は500g CO<sub>2</sub>/kWhを超え、製造時の排出量が多くなっている。

- 上位10社のうちCATL、LGエナジーソリューション、パナソニックエナジーのみが、事業活動における100%再生可能エネルギーによる電力使用目標とサプライチェーン排出削減目標の両方を設定している。

- 残りの7社は、サプライヤーに対する削減目標、100%再生可能エネルギーによる電力使用へのコミットメント、またはその両方が欠如している。コミットメントの欠如は、化石燃料への依存を高める可能性を残している。

### CN (simplified)

#### 全球主要动力电池制造商在气候承诺方面存在不足

绿色和平东亚分部发布的最新研究报告显示，全球领先的动力电池制造企业多数尚未制定100%使用可再生能源目标以及供应链减排目标。

该报告对领先的电动汽车动力电池制造企业的减排努力进行了评估。

绿色和平东亚分部项目负责人Erin Choi表示：

“电力使用和原材料采购是动力电池制造过程中最大的两个碳排放驱动因素，但大多数动力电池企业在其中一个或两个方面都未制定目标。承诺的缺乏让人怀疑这些动力电池企业是否认真对待脱碳问题，而制定强有力的供应链减排目标将向供应商发出信号，表明他们需要采取行动。

根据欧盟电池法规，欧盟正在加强进口动力电池的碳足迹限制，并提升整个动力电池供应链的透明度。预计这些措施将给动力电池企业带来巨大压力。我们的研究结果显示，大多数动力电池企业脱碳进程令人担忧。”

研究主要发现：

- 电力使用和正极材料获取是锂离子电池制造过程中最大的两个碳排放来源。为了减少碳排放，企业必须扩大使用可再生能源，并采购低碳正极材料。

- 电池制造过程中产生的碳排放量，约占总排放量的三分之一，并与当地电网的碳强度强相关。一些领先的动力电池企业在中国和波兰运营着数百兆瓦时的产能，这些国家的电力碳强度超过500克 CO<sub>2</sub>/千瓦时，导致制造过程中的高碳排放量。

- 宁德时代、LG新能源、松下新能源是前十名企业中仅有的同时设定了使用100%可再生能源目标(运营层面)以及供应链减排目标的公司。

- 其余七家公司有的没有为供应商设定减排目标，有的没有承诺使用100%可再生能源，或者二者

皆无。企业缺乏承诺为进一步依赖化石燃料敞开了大门。

綠色和平東亞分部敦促主要动力电池企业在2030年前实现100%使用可再生能源的目标。

“动力电池企业必须定期公布使用可再生能源的进展报告，并应设定减少供应链碳排放和使用回收材料的目标。通过快速过渡到可再生能源，动力电池企业可以减少其产品的碳足迹，并巩固其在低碳转型中的作用，” Erin Choi说。

## CN (traditional)

全球主要動力電池製造商在氣候承諾方面仍有待加強

綠色和平東亞分部日前發布的最新研究報告指出，全球多家領先的動力電池製造企業，至今仍未制定100%使用可再生能源的目標，以及未有定出供應鏈減排的目標。

這份報告對全球領先的電動汽車動力電池製造商，在減了碳排放的工作上進行了全面評估。

綠色和平東亞分部項目負責人Erin Choi表示：

「電力使用與原材料採購，是動力電池於生產過程中兩個最大的碳排放來源，但多數企業在這兩方面都未有訂立明確的減排目標。而缺乏承諾不禁令人質疑，該些企業是否認真看待脫碳問題；若企業能制定有力的供應鏈減排目標，便可向供應商發出明確訊號，促使他們採取行動減排。

「根據歐盟的電池法規，歐盟正加強對進口動力電池的碳足跡限制，並提升整個供應鏈的減排透明度，相信這些措施將會給有關企業帶來巨大壓力。我們的研究顯示，多數動力電池企業在脫碳進程上的表現令人擔憂。」

研究主要發現：

- 電力使用和正極材料的生產，是鋰離子電池製造中碳排放的兩大來源。為了降低碳排放，企業必須增加可再生能源的使用量，以及採購低碳的正極材料。
- 電池製造過程的碳排放量約佔整體排放的三分之一，而很大程度受當地電網的碳強度影響。現時部分領先的動力電池製造企業，在中國及波蘭佔用(原本用運作著)了數百兆瓦時的電力產能，而這些地區的電網碳強度超過每千瓦時500克CO<sub>2</sub>，導致電池製造過程中的碳排放量居高不下。
- 寧德時代、LG新能源、松下新能源，是十大電池製造企業中僅有制訂了使用100%可再生能源和供應鏈減排目標的公司。
- 其餘七家公司，部份未有為供應商制定減排目標，部份未承諾使用100%可再生能源，有些甚至兩者均沒有。企業缺乏承諾，是變相進一步依賴化石燃料。

綠色和平東亞分部呼籲，動力電池的主要製造企業，在2030年前達至100%使用可再生能源的目標。

「動力電池製造企業須定期公布使用可再生能源的進度，並制定明確的供應鏈減排和使用回收材料的目標。而透過加決使用可再生能源，不僅可以幫助企業降低製造動力電池的碳足跡，更可鞏固他們在低碳轉型中的重要角色。」Erin Choi說。