



해 외 출 장 보 고 서

**기후변화협상 GST, MWP 회의 참석**

2023. 11.

에너지기후정책연구본부  
선임연구위원 이호무

## 요 약

- (GST) GST 결과물을 통해 전달하고자 하는 메시지와 GST 결과물 자체에 대한 선진국 그룹과 개도국 그룹 간의 뚜렷한 입장 차이가 관찰
  - 선진국 그룹은 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화를 위한 촉매제 역할, 개도국 그룹은 과거부터의 노력을 점검해야 한다는 점을 강조
- (GST) 이번 워크숍을 통해 여전히 당사국 간 이견이 많이 남아 있다는 점이 확인됨에 따라, COP 이전 당사국 간 의견 조율 및 결정문 문안 작업 착수를 위해 선진국 그룹을 중심으로 별도 회의 필요성을 제기
  - 그러나 다수의 개도국 그룹에서 이번 워크숍에 결정문 협상을 위한 회기 간 회의를 결정할 법적 지위(legal status)가 없다는 점을 강조하며, 회기 간 회의 개최에 반대 입장을 표명
- (MWP) 수송 부문 국제 대화는 주제별로 오전에 관련 기관의 발표를 듣고 오후에 그룹별 토의를 하는 방식으로 진행된 바, 발표와 토의 내용이 큰 연관성 없게 진행되는 경우도 있었으나 대체로 논의 활성화에 도움이 된 것으로 판단
  - 수송 부문 탈탄소화는 온실가스 감축 외에도 대기질 개선, 지역민 생활 수준 향상 등 긍정적 효과가 많아 조기행동의 편익이 높을 것으로 기대
- (MWP) 출장자는 국제 대화에서 우리나라의 사례와 경험을 바탕으로 수차례 발언하여 국내 실정과 정책 추진 과정에서의 교훈 등을 공유
  - 수소연료전지자동차 보급 확대, 전기차 보급에 따른 일자리 문제 등에 대하여 발언하고 회의 이후 관심 있는 참석자들과 따로 의견 교환
- (MWP) 투자 중심 행사에서는 개도국이 국제적 지원이 필요한 자국 내 온실가스 감축사업에 대하여 발표하고 그에 대하여 의견을 받으면서 사업 제안을 알리고, 보완하는 기회로 활용
  - 상당히 다양한 특징의 사업들이 소개되었으며 특히 대도시 대중교통 체계 개선이나 이륜차의 전기화와 같은 사업은 민간자본 유치에 필요한 사업 모델을 제시하는 등 실현 가능성을 높여 주목

## I. 출장개요

### □ 출장자

소 속	직 급	성 명
에너지기후정책연구본부	선임연구위원	이호무

### □ 출장목적

- 출장목적 : 기후변화협상 GST 워크숍, MWP 국제대화 참석
  - MWP 국제대화 시 수송 부문 우리나라 감축 노력 공유 등

### □ 출장일정

일 자	시 간	일 정	기 타
10/11		인천 -> 두바이 -> 아부다비	
10/12-14		Global Stocktake (GST) 1차 워크숍	
10/15-16		Mitigation Work Programme (MWP) 2차 국제대화	
10/17		MWP 투자 중심 행사	
10/18-19		아부다비 -> 두바이 -> 인천	

## II. 주요 내용

### □ (10월 12-14일) Global Stocktake (GST) 워크숍

#### 가. 개최 및 워크숍의 목표

- (LMDC, 사우디) 동 워크숍은 9월 제출한 국가 제안서에 기초하여 GST 결과물에 대한 당사국 간 의견 교류를 위한 자리일 뿐, GST 결과물 작업에 대한 위임 명령(mandate)은 부여되지 않았다는 점을 강조하였으며, 중국이 이 점을 재차 강조
- (EIG, 스위스) 워크숍 참석자들의 의견 개진을 위해 사무국 측에 주요 논의 주제를 요점(bullet points) 형태로 정리해 줄 것을 요청하는 한편, 워크숍 결과에 대한 비공식 보고서 작성·회람을 요청하였으며, 호주가 동의 의견을 표명

- 또한, 동 워크숍을 통해 당사국 간 이견(divergent view)이 확인된 부분은 논의 진전을 위해서 10월 말 개최 예정인 pre-COP의 고위급 논의로 이관하는 것이 필요
- (일본) GST 결과물에 대한 진전된 논의를 위하여 주제별 소그룹(breakout group) 논의 필요성을 제기
- (브라질) GST 결과물이 기후변화 대응의 시급성(sense of urgency)을 자각하는데 기여해야 한다는 점을 강조
  - GST 결과물 논의 과정에서 당사국 간의 신뢰(trust) 구축의 중요성을 지적하며, 모든 당사국의 의견을 투명하게 수렴할 수 있도록 워크숍 개최 기간 동안 전체 회의(plenary) 방식 유지 필요성을 제기하였으며, G77+China(쿠바)이 이에 대한 지지 의사를 표명
- (AGN, 가나) 동 워크숍을 통해 GST 결과물에 대한 개요(outline)와 요점(bullet points) 도출 필요성을 천명하는 한편, GST 결과물을 통해 명확한 메시지(clear message) 전달 필요성을 강조
- (미국) 국가제안서 내용을 요약한 사무국의 종합보고서(synthesis report)의 오류\*를 지적하며, 이에 대한 사무국의 피드백을 요청
  - ※ 특정 당사국의 의견 중복 게시, 누락 또는 왜곡 등 발생
  - GST 결과물이 당사국의 감축 의욕 상향 및 기후 행동 강화를 촉구하는데 기여해야 하나, 파리협정에서 보장한 국가 결정성과 파리협정의 조항(provision)을 훼손하지 않는 선에서 협상이 이루어져야 한다는 점을 강조
- (LDC, 말라위) GST 결과물을 통해 당사국의 기후 행동 강화를 위한 강력한 메시지 전달이 중요하며, 감축, 적응, 이행수단 및 지원 전 영역을 포괄하는(overarching) 결과물 패키지 도출이 필요하다는 의견을 피력하였으며, 뉴질랜드가 이에 대해 동의
  - 이번 워크숍은 협상의 자리가 아니며, GST 결정문 작업에 필요한 기초 논의가 이루어지는 기회가 되어야 한다는 점을 강조
- (중국) LMDC, LDC 등 他 개도국 그룹의 의견처럼 동 워크숍은 협상의 자리가 아니기 때문에 워크숍 결과물의 GST 결정문 반영에 대한 우려를 표명

- 동 워크숍이 GST 결정문 협상 작업 착수를 위해 상호 간의 이견(divergent view)을 인식하는 기회로 활용되어야 한다는 점을 강조하였으며, 이에 대해 러시아, 아랍그룹(알제리)은 공감대를 형성
- (AOSIS, 트리니다드 토바고) GST 결과물 내용(substance)에 대한 협상 착수 전에 결과물 형식(form)과 구성(structure)에 대한 의사결정이 선행되어야 한다는 점을 지적
- GST 결정문에 들어가야 할 내용과 선언문 및 기술적 부속문서에 포함되어야 할 내용 등에 대한 결정이 우선 필요

#### 나. 서문(preamble), 문맥(context) 및 범 분야(cross-cutting) 고려

- (G77+China, 쿠바) G77은 GST 결정문 서문에 PA 3조(NDC), 4조(감축), 7조(적응), 9조(재원), 10조(기술 이전), 11조(역량 배양) 및 14조(GST) 등 PA 내 GST 주제 영역(감축, 적응, 이행수단 및 지원) 및 GST 관련된 모든 조항과 19/CMA.1(GST 이행규칙)에 대한 환기(recall) 필요, LDC(말라위), AOSIS(트리니다드 토바고)가 지지
- 또한, 당사국 및 비당사국 이해관계자(Non-party Stakeholder, NPS) 모두를 고려한 GST 결과물의 포괄성(comprehensiveness)을 강조
- 범 분야 이슈의 경우, 지속가능발전목표(Sustainable Development Goals, SDGs)와 빈곤 근절(poverty eradication) 포함 필요성을 강조
- (ABU, 아르헨티나) G77+China의 의견처럼 서문에 GST 및 GST 주제 영역 관련 모든 조항에 대한 명시 필요성 지적
- 그러나 PA의 원칙은 협약의 원칙을 계승한 것이므로 1988년 UN 환경개발회의(United Nations Conference on Environment and Development)의 결의안(resolution)부터 협약 하의 관련된 모든 조항을 모두 참조(reference)하는 것이 필요
- 형평성(equity), CBDR-RC(Common but Differentiated Responsibilities - Respective Capabilities) 원칙의 중요성을 강조하는 한편, 범 분야 측면에서는 정의로운 전환(just transition)의 중요성을 피력
- (LDC, 말라위) GST 결과물의 차기 NDC 지침 제공 외에 기후변화 대응 관련

국제협력 강화를 위한 권고사항 제시 기능을 강조

- GST 결과물에 최선의 가용 과학(best available science)과 형평성(equity) 원칙의 중요성을 강조하는 한편, 파리협정 목표 달성에 있어 LDC의 특수 상황과 필요를 고려하는 내용 반영의 필요성을 제기
- (AGN, 가나) G77+China, ABU의 의견처럼 PA 원칙의 근거가 되는 협약의 주요 조항들을 포함시키는 것이 필요하다는 의견 제기
  - 국가 간의 상황과 여건을 고려한 감축 경로의 다양성에 대한 인정과 정의로운 전환의 중요성을 강조
- (EU) GST는 PA 체제 하의 활동이므로 결과물 서두에 PA 관련 조항들만 언급하는 것이 적절하다는 의견을 피력
  - 전향적(forward-looking) 측면에서 향후 중요한 10년 간(critical decade), 감축, 적응 등 기후 행동의 시급성을 강조하고, 가장 높은 수준의 감축 의욕 상황(the highest ambition)을 촉구하는 것이 필요
  - 특히, 형평성(equity)이 책임과 역량의 변화(evolution of responsibilities and capabilities)에 따라 감축 의욕 상황 및 기후 행동 강화를 하는 것이라는 점을 지적하며, GST의 주요 원칙 중 하나인 형평성에 비추어 주요 다배출국(major emitters)의 추가 감축 촉구 필요성을 강조
  - GST 결과물을 통해 PA 목표 달성을 위한 전환적 기후 행동을 촉구할 수 있는 활성화 조건(enabling conditions)에 대한 권고사항 제시가 필요
- (LMDC, 사우디) G77+China, ABU와 같이 PA 조항 외에 협약의 CBDR-RC/NC 원칙 환기 필요성 강조
  - 특히, GST 결과물의 형평성 원칙과 관련하여 역사적 배출량에 따른 잔여 탄소 예산 배분 문제가 조망되어야 하나, 감축과 이행수단 및 지원 분야에서 pre-2020, 역사적 배출량과 잔여 탄소 예산 배분, 자원 조달 문제 등을 심도 있게 다루어야 한다는 의견을 피력
- (노르웨이) GST 결과물 서문에 담길 내용 협의에 너무 많은 시간을 소비하는 것은 불필요하며, PA 14조와 19/CMA.1 인용만 필요하다는 입장 표명
- (EIG, 스위스) 이번 워크숍을 통해 결정문 협상 진행 전, 당사국 간의 공

감대가 형성된 분야와 이견이 존재하는 분야를 식별하는 기회가 되어야 하며, 여기서 이견이 확인된 분야는 pre-COP과 이후, HoD 간 협의를 통해 COP28 이전까지 공동의 이해를 구축하는 것이 필요

- GST 결정문 서문에는 PA의 GST 관련 조항(Art.14)과 19/CMA.1 정도 참조하는 것이 적절하다고 판단. GST는 PA 하의 절차이므로 협약 하의 조항이나 원칙이 인용되는 것은 적절치 않다고 사료

- 또한, PA 이후의 긍정적인 성과와 격차를 균형 있게 다루는 것이 중요하지만, 무엇보다 1.5도 목표 달성을 위해 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화가 시급하다는 현재의 상황이 정확하게 드러나야 한다는 점을 강조

- 일부 당사국(인도 등)이 IPCC AR6 결과에 대한 문제\*를 제기하는 것에 대해서 과학은 협상을 할 수 있는 영역(not negotiable)이라는 점을 지적하며, 이러한 문제제기를 수용하기가 어렵다는 입장을 표명

※ IPCC의 modelled pathways의 가정에 개도국의 경제·사회적 상황과 여건이 제대로 반영되지 않아서 IPCC AR6의 전망/목표치에 대한 문제를 제기

- 이제는 GST의 정치적 결과물 도출을 위한 단계에 진입하였기 때문에 기술적 결과물에 대한 문제를 제기하기보다 COP까지의 한정된 시간 동안 기술적 결과물과 정치적 결과물을 종합하여 성공적인 결정문 도출을 위해 집중해야 한다는 점을 강조

- 현재 당사국 간 형평성(equity)에 대한 견해의 차이가 존재하기 때문에 이번 워크숍을 통해 다른 의견을 수렴하는 절차가 필요하다는 의견을 제시

○ (AOSIS, 트리니다드토바고) 최선의 가용 과학과 형평성에 기초하여 차기 NDC에 필요한 정보를 제공하고, PA의 효과성을 평가하는 기능에 충실해야 한다는 점을 강조

- 당사국에게 PA 이행에 대한 책임(accountability)을 재 상기시키는 내용이 포함되어야 한다는 의견을 피력

○ (일본) IPCC AR6에서 1.5도 목표 달성을 위해 권고한 중간 목표치 달성의 중요성을 강조하며, GST 결과물에 해당 수치 언급 필요성을 강조

- 또한, 범 분야 항목에 △NPS 참여의 중요성, △형평성(equity) 구현을 위한 당사국의 노력, △PA 이행 점검 측면에서 BTR의 중요성 등이 포함되어

- 야 한다는 의견을 개진
  - Pre-2020 이행 점검에 대해서는 PA 이전의 이슈이므로 GST에서 이를 다루는 것은 적절치 않다는 입장을 표명
- (캐나다) GST는 PA하의 절차이므로, pre-2020을 다루는 것은 적절치 않다는 일본의 의견에 동의
  - PA에 선진국과 개도국의 역할에 대해 명확히 기술되어 있다는 점을 지적하며, CBDR-RC 원칙에 따라 좀 더 역량을 갖춘 국가가 좀 더 적극적으로 기후 행동을 강화해야 한다는 점을 강조
- (ABU, 아르헨티나) G77+China와 브라질, AGN(가나)의 의견처럼 서문에 협약 하의 모든 관련 조항과 문건은 다 참조를 하는 것이 필요하며, PA의 경우, GST와 관련 조항(Art. 14) 및 19/CMA.1에 대한 언급 정도가 필요하다는 의견 제시
  - 이행 경과에 대한 엄격한 평가 없이 앞으로의 방향을 논의하는 것은 무의미하다고 지적하며, GST 절차를 통해 pre-2020 이행 경과에 대한 점검이 중요하다고 강조
  - 관련해서 pre-2020 이슈는 범 분야에만 포함될 것이 아니라, 감축 분야에서도 핵심 이슈로 다루어져야 한다는 점을 지적
  - 또한, 범 분야 항목에 투명성 관련 BTR 이슈가 포함되는 것에 대한 의문을 제기하고, 대신 협약 하의 MRV 시스템의 개선 및 고도화의 중요성을 강조
- (미국) G77+China, ABU, LDC, AGN, LMDC, 브라질 등의 주장처럼 GST 결과물 서문에 협약의 조항이나 관련 근거를 삽입하는 것에 반대 의견을 표명
  - GST는 PA 하의 절차이기 때문에 서문에 PA 상의 GST 및 GST 활동 관련 조항과 19/CMA.1 정도를 언급하는 것이 적절
  - GST 결과물에서 GST 원칙 중 하나인 형평성(equity)을 언급하는 것은 수용 가능하지만, CBDR-RC 원칙 포함은 적절하지 않다는 입장을 표명
- (러시아) GST 결과물 서문에 SDG에 대한 내용 포함 필요성을 제기하는 한편, 국가 상황과 환경에 맞는 경로 방식으로 파리협정의 1.5도 목표 이행을 하는 것이 중요하다는 점을 강조



- 특정 에너지원(화석연료)을 배제하거나 차별하는 조치에 대한 강력한 반대 의사를 표명
- (AILAC, 콜롬비아) 범 분야 항목에 기후정의, 인권, 생물 다양성, 해양 등에 대한 언급이 필요하다는 의견을 피력
- (남아프리카 공화국) 국경 간 무역에 영향을 미치는 일방조치(unilateral measure)에 대한 우려를 표명하고, Global North-South 간의 경제적 격차를 고려하여 적응, 손실과 피해, 정의로운 전환에 개도국 지원 필요성을 강조
- (호주) 형평성(equity)과 CBDR-RC 원칙은 다른 이슈임을 강조하며, 뉴질랜드의 의견과 같이 더 많은 기후 행동 강화가 필요하고, 또한 할 수 있는 역량을 갖춘 당사국이 더 많은 노력을 하는 것이라는 점을 강조
  - 더불어 PA 3조의 NDC 진전 원칙을 강조하며, 국가별 책임과 역량에 따라 차이는 있지만 모든 당사국이 차기 NDC를 통해 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화 노력을 보여주어야 한다는 점을 강조
- (인도) G77+China, ABU, LDC, AGN, LMDC, 브라질 등과 같이 GST 결과물 서문에 협약 하 관련 조항이나 원칙 언급의 필요성을 재 강조
  - 선진국 주도의 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화의 중요성을 피력하는 한편, IPCC AR6 등 최선의 가용 과학에 대한 부분이 선택적(selective)으로 사용되는 것에 대한 우려를 표명
  - 또한, 범 분야 항목에 PA 하의 ETF(Enhanced Transparency Framework), BTR 등 투명성 조항 이행의 중요성을 강조
- (중국) 다른 개도국 그룹의 의견처럼 GST 결과물 서문에 PA의 GST 관련 조항, 협약 하의 관련 조항 및 원칙, 특히, CBDR-RC 원칙의 강조와 SDG, 특히, 빈곤 근절과 관련된 내용 삽입 필요성을 제기
  - 형평성(equity)의 원칙이 변화하는 역량과 책임에 따라 당사국을 분류(bifurcation) 해야 한다는 선진국의 의견에 대해 강한 반대를 표명
  - 협약 하에서 이미 Annex I vs. Non-Annex I 으로 당사국 구분이 명확하게 되어 있으며, 이러한 원칙이 PA에서도 그대로 승계되고 있다는 입장 전달

- IPCC AR6의 1850~2019년 기간의 역사적 배출량(누적)을 언급하며, 이에 따라 잔여 탄소 예산 배분의 차등화 된 적용, pre-2020 이행 점검의 필요성을 강조
- PA 목표 이행에 있어 국제협력의 중요성을 강조하며, 최근 청정에너지 기술 독점, 특정 국가의 일방조치, 경제 블록화 등이 협력을 가로막는 장애 요인이라는 점을 지적
- 과학에 기초하여 경도되지 않은(not biased) 정치적 결과물 도출의 중요성을 강조

#### 다. 감축

- (G77+China, 쿠바) CBDR-RC 원칙에 입각하여 역사적 배출량에 따른 잔여 탄소 예산 배분 문제는 절대적으로 다른 감축 이슈와 연계된 핵심 사안(extremely relevant to all mitigation issues)이라는 점을 지적
- (파키스탄) GST 결과물을 통해 감축 및 적응을 연계하여 기후변화가 취약(vulnerable) 국가에 미치는 영향과 이에 대한 대응 방안을 살펴보는 것이 필요
  - 또한, 감축 수단 중 하나로 PA 제6조 메커니즘 활용 중요성을 강조하였으며, 뉴질랜드 역시 PA 제6조를 활용한 국제감축사업 확대 필요성에 공감
- (뉴질랜드) 1.5도 목표 달성을 위한 기후 행동의 시급성을 강조하는 한편, 이를 위해 국가별 상황과 여건에 따라 이행 속도에는 차이가 있지만, 모든 당사국의 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화를 촉구
  - 더불어 1.5도 목표 달성을 위해서는 화석연료 소비의 완전한 중단의 필요성을 강조
- (캐나다) GST 결과물을 통해 PA 2.1(a) 달성을 위한 전 지구적 노력에 대한 점검 결과를 제시하면서 IPCC AR6에서 1.5도 목표 달성을 위해 권고한 중간 목표\*를 고려하여 당사국의 감축 의욕 상황을 촉구하는 것이 필요
  - ※ 2025년 배출량 정점 도달, 2030년까지 2019년 대비 43%, 2035년까지 60% 감축
  - 또한, 메탄을 비롯한 非CO2 감축을 촉구하며, 당사국의 부문별(sectoral) 대응 필요성을 지적

- (호주) PA 제3조의 NDC 진전(progress) 원칙을 강조하며, 당사국의 감축 목표 상향과 기후 행동 강화의 중요성을 피력하며, PA 3조의 진전 원칙에 어느 당사국도 예외가 될 수 없다는 점을 강조
  - 또한, 당사국의 NDC 이행을 지원할 수 있도록 GST 결과물이 당사국의 NDC 이행을 돕기 위한 ‘NDC 이행 도구(toolkit)’의 역할을 수행해야 한다는 점을 지적. 에너지, 산업 등 부문별 감축 수단과 이에 대한 모범사례 공유를 통해 당사국의 NDC 이행을 지원하는 것이 필요
  - 오버슈트 없이 1.5도 목표를 달성하기 위해 탄소 배출 저감 장치가 부착되지 않은(unabated) 화석연료 소비의 완전한 중단과 화석연료 산업에 대한 투자금지 조치의 중요성을 강조
- (일본) 2030년까지의 NDC 및 2050년까지의 LT-LEDS 이행의 중요성을 강조하는 한편, IPCC AR6에서 1.5도 목표 달성을 위해 권고한 중간목표를 반영한 당사국의 기후 행동 강화를 촉구
  - 1.5도 목표 달성을 위해 모든 당사국이 차기 NDC를 통해 경제 전반(economy-wide)에 걸쳐 모든 온실가스(all gases)와 모든 부문(all sectors)에 대한 절대 감축량 목표(absolute target)를 설정·제출할 것을 촉구
  - GST 결과물을 통해 제시된 감축 부문 권고사항의 이행을 위한 후속(follow-up) 메커니즘으로서 ‘감축 작업 프로그램(MWP)’의 활용 필요성을 제기
  - 또한, 주요 감축 수단으로서 PA 제6조 활용의 중요성을 재강조
- (남아프리카 공화국) IPCC 등 정부 간 기구(Inter-governmental Organization)에서 제시한 modelled pathways의 가정(assumptions)에 개도국의 상황을 반영한 형평성(equity)이 제대로 반영되지 않았다는 점을 지적하며, GST 결과물을 통해 1.5도 목표 달성을 위한 중간목표를 구체적으로 제시하는 것이 적절치 않다는 입장을 피력
  - 화석연료 산업에 대한 신규 투자 중단의 필요성에는 공감하지만, 화석연료 소비의 완전한 중단에 대해서는 화석연료 의존도가 높은 개도국의 경제·사회적 상황을 언급하며, 전환을 위한 지원과 보상이 전제되지 않은 중단

에 대해서는 반대 의사를 표명

- (EU) GST 결과물이 당사국의 NDC 이행을 위한 정책도구가 되어야 한다는 호주 의견에 동의하는 한편, IPCC AR6에서 1.5도 목표 달성을 위해 권고한 중간목표 달성의 중요성을 강조
  - 에너지 부문의 경우, UAE 의장국이 제시한 2030년까지의 재생에너지 설비용량 3배 확대, 에너지효율 2배 개선 목표 이행과 환경적으로 유해한 (environmentally harmful) 보조금의 완전한 폐지와 화석연료 소비 중단의 중요성을 강조
  - 온실가스 감축이 우선 조치가 되어야만 하며, 탄소 관리(CCUS, CDR, DAC 등) 기술은 難감축(hard-to-abate) 분야에서만 제한적으로 사용되어야 한다는 의견을 개진
- (노르웨이) 非CO2 감축과 자연 기반 해법(nature-based solution)의 활용 및 2024년까지의 플라스틱 오염 규제 협약 협상 완료의 중요성 강조
- (AILAC, 콜롬비아) 오버슈트 없이 1.5도 목표 달성을 위해 당사국의 감축 의욕 상향과 이를 위해 화석연료 소비 및 화석연료 보조금의 완전한 중단의 중요성을 강조
- (싱가포르) 해운 부문 감축을 위해 IMO의 2050년 탄소중립 목표와 이를 위한 중간 목표\* 달성의 중요성과 감축 수단으로 PA 제6조를 활용한 CO2의 국경 간 이송 활성화 필요성을 강조
  - ※ 2030년까지 온실가스 배출량을 2008년 대비 20% 이상, 2040년까지 70% 이상 감축하고, 2050년에는 탄소중립을 실현
- (LMDC, 사우디아라비아) GST를 통해 pre-2020 이행과 형평성(equity) 원칙 점검이 이루어져야 한다는 의견을 피력
  - NDC는 온실가스 배출량 관리를 점검하는 하나의 도구 일 뿐, GST 결과물을 통해 당사국의 국가 결정성을 침해하여 부문별(sectoral), 에너지원별(resources) 구체적인 목표치를 제시하며, 이를 차기 NDC에 반영하도록 강제하는 것에 강한 반대 입장을 표명
  - 또한, 감축을 위해 CCUS, CDR, DAC 등 모든 가용 가능한 기술과 수단을 이용하는 것이 필요하다는 입장을 견지

- (EIG, 스위스) GST 결과물을 통해 당사국이 차기 NDC에 IPCC AR6에서 1.5도 목표 달성을 위해 권고한 중간목표와 경제 전반, 모든 온실가스 및 모든 부문에 걸친 절대 감축량 목표 설정 필요성을 고려할 수 있도록 만드는 것이 필요
  - 공정성(fairness) 측면에서 감축에 가장 많은 기여를 할 수 있는 당사국의 노력을 촉구하는 것이 필요
  - MWP의 일환으로 차기 NDC를 위한 당사국 간 의견 교류를 위한 워크숍 등의 활동 구상 필요
  - PA의 1.5도 목표 달성을 위해 재생에너지 중심의 에너지전환의 중요성을 강조하며, 재생에너지, 에너지효율, 탈탄소화를 위한 당사국의 약속과 노력을 촉구
  - CCS와 탄소 제거 기술이 감축의 유용한 수단이므로 이를 위해 추가적인 연구와 보급이 필요하지만, COP28이 CCS 기술을 이용한 화석연료 소비를 정당화하는 자리가 되어서는 안 된다는 점을 지적
- (멕시코) 개도국의 NDC 이행과 감축 의욕 상황을 위해서는 기술 이전과 역량 배양의 중요성을 강조
- (인도) GST를 통해 pre-2020 이행 점검의 필요성에 공감하는 한편, 차기 NDC를 염두하고 GST 결과물에서 부문별(sectoral) 감축 목표를 제시하는 것에 대해 강한 반대 의견을 표명
- (중국) 선진국과 개도국 간의 경제적, 사회적, 기술적 여건(conditions) 격차에 대한 인정이 필요
  - 다수의 개도국은 선진국의 지원을 전제로 한 조건부(conditional) NDC를 설정·제출한 상황이므로, 전 지구적인 노력이 파리협정의 목표에 미치지 못했다는 결과에 대해 개도국의 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화를 촉구할 것이 아니라, 선진국의 對개도국 지원이 충분한지 여부를 검토하는 것이 필요하다는 입장을 피력. 이에 대해 LDC(말라위), 인도, LMDC(사우디아라비아)가 지지 입장을 표명
  - 기후 목표 달성과 에너지안보 간의 균형의 중요성을 강조하는 한편, 파리협정 목표 달성에 있어 CCUS를 포함한 모든 가용 가능한 기술과 수단을 활

용하는 것이 필요하다는 LMDC의 의견에 지지 입장을 표명

- 1.5도 목표 달성에 따른 비용(cost) 발생과 이에 따른 부담 문제에 대한 고려가 필요하며, 역사적 배출량에 따라 선진국의 비용 부담이 정당하다는 의견을 피력
- 더불어 GST 결과물을 통해 부문별·온실가스별 감축 목표를 제시하는 것에 대해 강한 반대 입장을 견지
- (영국) 당사국이 경제 전반(economy-wide)에 걸쳐 모든 온실가스(all gases)와 모든 부문(all sectors)에 대한 절대 감축량 목표(absolute target)를 설정·이행의 중요성 강조
  - 탄소 배출 저감 장치가 부착되지 않은(unabated) 화석연료 소비의 완전한 중단과 탄소 배출 저감 장치를 사용하지 않는 신규 석탄 화력발전에 대한 투자와 지원 중단 조치의 중요성에 공감
- (러시아) GST 결과물에서 화석연료의 완전한 소비 중단, 화석연료 산업에 대한 신규 투자 금지 등 특정 에너지를 차별하는 조치를 언급하는 것에 대해 강한 반대 의견을 피력
- (ABU, 아르헨티나) IPCC AR6에서 다른 부문(sector) 외에 해운(shipping), 항공(aviation) 등 새로운 부문을 GST 결과물에 포함시키는 것은 적절치 않다는 입장을 전달
  - 즉, 해운, 항공 부문의 감축 노력과 감축 권고사항은 수송부문의 일부 내용 중 하나로 제시하는 것이 적절하다는 의견을 개진

## 라. 국제협력

- (아랍그룹, 알제리) GST 결과물에서 PA 및 협약 下 CBDR 원칙 고려와 개도국의 NDC 이행 및 감축 의욕 상향을 위한 이행수단 및 지원의 중요성 강조
  - PA 이행 강화를 위해 국제협력 강화 및 탄소 중립적인 생산과 소비 양식 정착의 중요성을 강조
- (남아프리카공화국) PA 이행 관련 의사 결정 과정에 대한 IGO의 지나친 참여와 국제협력이라는 명목 하에 너무 많은 이니셔티브가 존재한다는 점을 지적하며, 선진국이 국제협력이라는 명목 하에 그린워싱을 정당화하지 말

고, 역사적 배출량과 개도국에 대한 이행수단 및 지원의 책임 이행을 다해야 한다는 점을 강조

- GST에 MWP, GGA 등 다른 워크스트림과 이니셔티브에 역할을 부여할 수 있는 권한이 위임되지 않았다는 점을 지적하며, GST 활동과 MWP, GGA 등의 연계를 주장하는 일부 선진국(일본 등)의 의견에 반대 의사를 표명

○ (중국) GST 결과물에서 주제 영역(감축, 적응, 이행수단 및 지원) 전반에 걸쳐 국제협력의 중요성이 강조되어야 하며, 내용 측면에서도 회고적(backward-looking) 절차를 통해서는 국제협력의 중요성을, 전향적(forward-looking) 측면에서는 PA 이행을 위한 공개되고(open), 투명하며(transparent), 非차별적이고(non-discriminatory), 非제한적인(non-restrictive) 조치 확대의 필요성이 강조되어야 한다는 의견을 피력

- 또한, 최근의 탄소 무역 장벽화, 공급망 전반에 걸친 차별적 조치에 대한 우려를 표명하며, 이러한 일방 조치(unilateral measure)가 PA 이행을 저해하는 장애요인이 된다는 점을 지적

- 남아프리카공화국의 의견과 같이 GST에 권한이 부여되지 않았다는 점을 근거로 GST 활동을 MWP, GGA 등과 연계하려는 일부 선진국(일본 등)의 의견에 대한 반대 입장을 표명

○ (AILAC, 콜롬비아) PA 제4.2조를 인용하며, GST가 차기 NDC를 위한 지침 제공의 역할을 해야 한다는 점을 강조하고, GST 결과물에 대한 이행 여부 점검을 위한 후속(follow-up) 메커니즘 구축 필요성에 공감

- 더불어 GST 후속조치를 통해 2028년 제2차 GST를 위한 제1차 GST 이행 과정에서 교훈과 모범사례 정리·공유 작업의 중요성을 강조

○ (AGN, 가나) IMO 및 ICAO의 2050년 탄소중립 목표 달성을 위한 해운·항공 분야에서의 국제협력 필요성과 GST 결과물의 차기 NDC 지침 제공 역할의 중요성을 강조

○ (노르웨이) NDC 업데이트를 하지 않은 국가에 대한 업데이트를 요청하는 한편, PA 목표 달성을 위한 당사국의 노력과 격차를 정확하게 평가하기 위해 BTR의 적기 제출 중요성을 강조

- GST 결과물의 차기 NDC 지침 제공 역할에 대한 중요성을 재 강조하는 한

편, PA 이행 점검과 필요한 권고사항 제시를 위해 IPCC의 지속적인 참여를 위한 환경 보장 필요성을 제기

- (ABU, 아르헨티나) 남아프리카공화국, 중국과 같이 GST에 MWP, GGA 등 다른 워크스트림과 이니셔티브에 역할을 요구할 수 있는 권한이 없다는 점을 지적하며, GST와 다른 워크스트림 활동 간의 연계를 반대
  - 차기 NDC에 대한 지침 제공과 관련하여 GST 후속 메커니즘의 필요성에는 공감하지만, 차기 NDC는 개별 당사국의 국가 결정성 하에 강화되거나 업데이트 되어야 한다는 PA 원칙을 강조
- (LMDC, 사우디아라비아) PA 목표 달성을 위한 주요 활성화 조건(enabling conditions)으로써 국제협력의 중요성을 강조하며, 최근 일부 선진국을 중심으로 한 일방조치를 규탄
  - 기술과 자원에 대한 구분 없이 PA 목표 달성에 기여할 수 있는 모든 분야에 대한 투자 확대와 공동연구를 위한 협력의 중요성을 강조
  - 더불어 PA 제6.8조의 비 시장 접근법(non-market approach) 활용의 중요성도 강조
- (남아프리카공화국) 개별 당사국을 대상으로 GST 결과물의 권고사항 이행 여부를 점검하고, 이를 보고하도록 하는 것은 비규제적(non-prescriptive) 원칙에 위배되는 사안임을 지적하며, GST 후속 메커니즘은 중복(duplicate) 절차이므로 불필요하다는 입장을 피력
- (LDC, 세네갈) GST 결과물에 손실과 피해(loss and damage) 관련 내용 반영의 중요성을 강조하는 한편, GST 결과물이 PA 목표 달성에 필요한 권고사항과 당사국 및 비당사국의 기후 행동을 위한 로드맵을 제시해 주어야 한다는 점을 지적
- (인도) GST는 당사국 주도(Party-driven)의 절차이며, 부문별/에너지원별 목표 제시 등 규제적(prescriptive) 성격을 가지면 안 된다는 점을 강조
  - GST는 PA 외에 협약, KP 모두와 연계된 활동이므로 GST를 통해 pre-2020 이행에 대한 점검과 역사적 배출량 문제를 다루는 것이 필수적
  - 비규제적(non-prescriptive), 비징벌적(non-punitive) 원칙을 유지하면서



도 PA 목표 달성에 기여할 수 있는 주요 수단으로 국제협력의 중요성 강조

- (필리핀) GST는 PA 외에 협약, KP 모두와 연계된 활동이라는 인도의 의견에 공감대를 형성하는 한편, 범 분야 측면에서 SDGs, 센다이 프레임워크, UNCBD 등과의 연계 중요성을 강조
- (호주) 당사국이 차기 NDC를 통해 가장 높은 수준(the highest)으로 감축 의욕을 상향할 수 있도록 GST 결과물이 필요한 지침과 권고사항을 제시해주는 역할을 담당해야 한다는 점을 강조하며, GST 결정문의 ‘향후 계획(way forward)’ 부분이 아니라 ‘감축(mitigation)’ 부분 아래에 차기 NDC 지침 항목을 두어야 한다는 의견을 제시
  - 또한, 노르웨이, AILAC(콜롬비아)와 같이 PA 이행 점검과 필요한 권고사항 제시를 위해 IPCC이 지속적인 참여의 중요성을 강조
- (브라질) 개도국의 NDC 이행이 경제적·사회적 발전과 연계될 수 있도록 선진국이 필요한 지원을 제공하고, 역사적 배출량과 pre-2020 이행에 따른 잔여 탄소 예산 배분이 이루어지는 것이 기후 정의(climate justice)라는 의견을 피력
- (중국) 감축 의욕 상향보다 기 제출한 NDC의 충실한 이행이 선행되어야 한다는 의견을 표명
  - PA와 19/CMA.1에서 당사국은 GST 결과물을 통지받되(informed), 차기 NDC에 대한 GST 결과물의 활용 여부는 국가 결정성에 따른다는 조항을 언급하며, GST 결과물 이행 점검을 위한 후속 조치가 非규제적(non-prescriptive) 원칙에 부합하지 않는다는 입장을 견지
- (뉴질랜드) GST 결과물 이행 점검을 위한 후속 메커니즘이 일종의 정밀 조사(scrutiny)와 같이 개별 당사국의 국가 결정성을 침해하는 조치라는 LMDC(사우디아라비아)의 의견에 우려를 표명
  - GST 후속 메커니즘은 당사국 모두가 1.5도 목표 달성을 위한 책임 의식을 가지고 이를 충실하게 이행하도록 만드는 절차일 뿐 개별 당사국에 대한 규제적, 징벌적 성격이 아니라는 점을 강조

## 마. GST 결과물

- (캐나다) GST 결과물은 결정문(decision)이며, 결정문을 보완하기 위해 선언문(declaration)도 도출이 가능하나, 제한된 시간과 여건을 고려했을 때, 결정문 도출 작업에 집중하는 것이 적절하다고 판단
- (AOSIS, 트리니다드 토바고) GST 결과물 구성(결정문 vs. 결정문 + 선언문)에 대한 결정이 선행되어야 하며, 보다 구체적이고 실질적인 결정문 도출을 위해 SB 의장단과 GST 공동의장에게 가이드라인 제시를 요청
- (아랍그룹, 알제리) GST 결과물은 결정문 중심으로 구성되어야 하며, PA의 목표와 목적 달성을 위한 당사국의 “이행(implementation)”을 촉구하는 내용 중심으로 결정문이 구성되어야 한다는 의견을 피력
- (LDC, 세네갈) 비당사국 이해 관계자에게 기후 행동 강화의 시급성과 중요성을 강조하는 메시지를 전달할 수 있고, 비당사국 이해관계자에게 기후 행동의 방향성을 제시할 수 있다는 점에서 선언문 도출 필요성을 제기
- (가봉) LDC(세네갈)의 의견처럼 비당사국 이해관계자의 참여 측면에서 선언문 도출의 필요성에 공감. 그러나 GST 결과물은 결정문 중심이어야 한다는 입장을 견지
- (EU) 결정문을 통해서도 PA 목표 달성을 위해 당사국에게 가장 높은 수준의 감축 의욕 상향을 촉구하는 메시지와 이를 위한 권고사항을 전달해야 하며, 선언문을 통해서도 비당사국 이해관계자의 기후 행동의 중요성과 행동 강화를 위한 권고사항을 제시하는 것이 필요
  - 기술적 부속문서는 협상의 대상이 아니므로 기술대화 종합보고서 내용에 기초하여 당사국 및 비당사국 이해관계자가 참고할 수 있는 부문별 권고사항과 모범사례를 제시
- (호주) GST 결과물은 결정문 중심이어야 한다는 다른 국가의 의견에 대해 공감하고, 선언문에 대해서는 COP 의장국의 재량이므로 선언문 도출 여부는 UAE가 결정할 사안이라는 입장을 전달
- (EIG, 스위스) GST 결과물은 결정문 중심이어야 한다는 다른 당사국의 의견에 동의하며, 선언문 대신 한정된 시간과 자원을 결정문 작업에 집중하는 것이 적절하다는 의견을 피력

- GST 결과물이 차기 NDC와 제2차 GST(2028년)에 이르기까지 국제사회의 감축 의욕 상향과 기후 행동 강화를 이끌어내기 위해서는 GST 결과물의 'Way Forward' 부분의 중요성을 강조
  - 또한, 국제사회의 이행을 위한 수단과 모범사례 공유 측면에서 기술적 부속문서 발간에 대해서는 환영
- (AILAC, 콜롬비아) GST 결과물은 결정문 중심이어야 한다는 의견에 동의하는 한편, CMA를 통해 당사국에게 PA 목표 달성을 위한 가장 높은 수준의 감축 의욕 상향과 기후 행동 강화를 촉구하는 메시지 전달이 중요하다는 점을 강조
- 또한, 선언문은 CMA 메시지와 일관성을 가지고, 비당사국 이해관계자에게 GST의 모든 영역을 아우르는 메시지, 기후 행동을 촉구하는 메시지를 전달하는 것이 중요
- (미국) GST 결과물은 당사국 간 협상의 결과물인 결정문 중심이어야 하며, 非협상 문건(non-negotiated document) 지양 필요
- (중국) COP까지의 제한된 시간과 자원을 고려하여 GST 결과물로서 결정문을 도출하는 데만 집중하는 것이 필요
- 선언문과 기술적 부속문서는 모두 GST 결과물에 대한 위임사항에 포함되어 있지 않으므로 GST 결과물에 두 문건을 포함시키는 것은 적절치 않다는 의견을 피력
  - GST는 당사국 주도(Party-driven)의 절차이므로 당사국 주도로 협상을 통해 도출된 문건만을 GST 결과물로 인정해야 한다는 입장을 견지
- (뉴질랜드) 결정문, 선언문 및 기술적 부속문서마다 각기 다른 목적을 가지고 있으므로 GST 결과물로 모든 문서에 의미가 있다는 점을 지적
- 결정문은 당사국에 대한 감축 의욕 상향과 기후 행동 강화를 촉구하는 메시지를 중심으로 당사국 간 협상의 결과물을 반영하고, 기술적 부속문서는 EU의 의견처럼 기술대화의 종합보고서 내용을 중심으로 권고사항과 모범사례 전달 기능을 수행하는 것이 필요
  - 뉴질랜드 역시 LMDC(사우디아라비아)의 의견처럼 GST 결과물 도출과정에서

고위급 위원회(high-level committee)의 역할과 책임을 명확히 해 줄 것을 요청

- (그라나다) GST 결과물이 결정문 중심이어야 한다는 다른 당사국의 의견에 공감하나, 결정문은 매우 압축적이고 전문적인 문서이므로 일반인들에게 보다 간결하고 쉬운 메시지를 전달하기 위한 선언문 도출 필요성을 제기
  - PA와 19/CMA.10에 GST 절차를 통해 PA 목표 달성을 위한 기회와 도전과제를 식별하도록 명시되어 있으므로 이에 근거하여 기술적 부속문서의 필요성을 주장. 향후 GST 절차에서의 기술적 부속문서 도출을 위해 제1차 GST에서 기술적 부속문서 형식(form) 설정 작업의 필요성을 강조
- (에콰도르) COP까지의 시간적 제약 때문에 선언문과 기술적 부속문서 도출 가능성에 회의적인 시각을 표출
  - 특히, 내용 검토에 필요한 충분한 시간이 주어지기 어렵기 때문에 기술적 부속문서 도출에 대해서는 반대 의견을 표명
- (인도) GST 결과물이 결정문 중심이어야 한다는 다른 당사국의 의견에 공감하고, 에콰도르의 의견처럼 검토 시간 및 문서 내용에 대한 협상 시간 부족을 이유로 기술적 부속문서 도출에 대해서는 반대 입장을 견지

#### 바. 워크숍 피드백

- (G77+China, 쿠바) 이번 워크숍이 당사국 간 이견만 확인한 자리였다는 아쉬움을 표하며, 일부 당사국이 결정문 작업을 위해 제안한 회기 간(inter-sessional) 온라인 회의 개최 필요성에 공감
- (EIG, 스위스) 이번 워크숍을 통해 △pre-2020 이행, △형평성, 특히 감축 의욕 상향 및 기후 행동 강화와 형평성 적용 문제, △GST 후속 메커니즘의 필요성과 역할 등에 대한 당사국 간의 이견이 계속 확인된 바, COP전까지 pre-COP과 회기 간 협의를 통해 이견을 좁히기 위한 노력이 필요
  - Pre-2020은 GST의 범위를 벗어난 이슈이며, Annex vs. Non-Annex로 구분된(bifurcated) 시각이 아니라 과학적 증거에 기초하여 역사적 배출량 문제는 조망이 되어야 한다는 점을 지적
  - PA 하에서는 1.5도 목표 달성을 위한 감축에 대해 차등화 된 책임이 부여된 것이 아니라, CBDR-RC 원칙을 반영하여 모든 당사국이 가능한 한 최고

수준의 감축 의욕 상향을 하도록 되어 있다는 점을 강조하며, 오버슈트 없는 1.5도 목표 달성을 위해서는 모든 당사국의 최선의 노력(full engagement)을 촉구

- (EU) GST 결정문 작업의 조속한 착수를 위해 SB 의장단과 GST 공동의장의 리더십 발휘를 요청하고, GST 결정문 작업을 위한 회기 간 온라인 회의를 통해 결정문 협상 작업이 속도를 낼 수 있기를 희망
  - 이번 워크숍을 통해 △형평성, △감축과 적응 간의 균형, △재원 등 당사국 간 이견이 있는 영역에 대해서는 정치적 논의로 해당 이슈의 이관 필요성을 제기
- (일본) GST 결정문에 2030년까지의 기후 행동 이행 시급성과 그 이후 2050년 탄소중립 실현을 위해 당사국의 감축 의욕 상향 및 기후 행동 강화를 촉구하는 강력한 메시지 반영이 필요하다는 의견을 피력하는 한편, 기술대화 결과의 결정문 반영 필요성을 강조
  - 또한, COP까지의 시간이 촉박한 상황에서 이제는 당사국 간 결정문 내용(substance)에 대한 논의를 시작해야 하는 단계라는 점을 지적하는 한편, 원활한 협상 절차 진행을 위해 사무국, SB 의장단, GST 공동의장단, 고위급 위원회의 역할과 리더십을 강조
  - COP에서의 결정문 도출을 위해 제1주차에 고위급 장관회의와 더불어 감축, 적응, 이행수단 및 지원 분야의 전문가 워크숍 개최를 제안하고, 고위급 장관회의에서의 정치적 메시지와 공동협상그룹에서의 기술적 협상 결과 간의 상호 선순환의 중요성을 강조
- (캐나다) 이번 워크숍을 통해 △협약 하 원칙 인용 여부, △pre-2020 이행 점검과 잔여 탄소 배출 허용 총량의 배분, △PA 제2.1(c) 및 PA 제9조(재원) 관련 이슈 등 당사국 간 이견이 첨예하게 대립하는 부분을 확인한 바, 10월 말 개최되는 Pre-COP으로의 이관을 통해 고위급 차원에서 해당 의제에 대한 논의가 진행될 수 있도록 하는 것이 필요
  - COP 전까지 결정문 문안 작업을 위한 공식·비공식 회의 개최 필요성을 강조하고, 결정문 협상 과정에서의 SB 의장단과 GST 공동의장단 및 고위급 위원회의 리더십 발휘를 요청

- (LMDC, 사우디아라비아) △형평성, △역사적 배출량, △모든 당사국의 감축 의욕 상향 요구 등에서 당사국 간 첨예한 이견 대립이 존재. 특히, GST 결과물이 차기 NDC에 대한 지침 제공을 이유로 NDC의 국가 결정성을 침해하는 것에 대해 강한 우려를 표명
  - 또한, 모든 기술과 자원을 PA 목표 달성에 활용하는 것이 필요하다는 입장을 견지
  - 이번 워크숍은 회기 간 회의 개최 여부를 결정한 법적 권한과 위임사항이 없다는 점을 지적하며, 다수의 당사국이 제안한 회기 간 워크숍 개최 건에 대해 강한 반대 의사를 표명. 대신 10월 말 개최 예정인 Pre-COP을 추가 논의의 기회로 활용할 것을 제안
- (AILAC, 콜롬비아) COP까지의 시간이 촉박한 상황에서 불필요한 논쟁을 지속하는 것보다 정치적 메시지 도출을 위해 기술적 단계의 논의 내용을 요약·정리하여 전달하는 것이 시급하다는 점을 강조
  - 이를 위해 감축, 적응, 이행수단 및 지원 등 각 영역마다 기술평가를 통해 도출된 메시지와 이번 워크숍 논의 결과를 요약하여 회람해 줄 것을 요청
  - 또한, pre-COP에서의 고위급 협의가 이번 워크숍을 통해 확인된 당사국 간의 이견을 조율하는 기회로 활용되기를 희망
- (러시아) 당사국 간 이견이 확인된 부분에 대해 논의의 진전을 이룰 수 있도록 SB 의장단과 GST 공동의장단의 추가적인 가이드라인 제공을 요청
- (미국) 성공적인 GST 결과물 도출을 위해서는 COP 의장국과 SB 의장단, GST 공동의장단 및 당사국의 강력한 리더십과 당사국의 적극적인 참여와 의지가 중요하다는 점을 강조
  - 이번 워크숍을 통해 △우려(concern)와 희망(hope), 과거에 대한 평가(backward-looking)와 미래의 기후 행동(forward-looking) 간의 균형, △국가 결정성과 PA의 상향식(bottom-up) 접근방식을 훼손하지 않으면서도 당사국의 기후 행동 강화를 촉구하는 것의 중요성, △기후 행동 강화의 시급성 등에 대해서는 당사국 간 공감대를 형성했다고 평가
  - 그러나 △pre-2020 이행 점검, △역사적 배출량에 기초한 잔여 탄소 예산 배분 문제, △형평성에 대한 해석, △감축 의욕 상향 및 기후 행동 강화를

둘러싼 당사국 bifurcation 이슈 등에 대해서는 이견이 존재

- (AOSIS, 트리니다드 토바고) GST 결정문 작업을 위해 회기 간 회의의 필요성을 강조
  - 이번 워크숍을 통해 당사국 간 공감대가 형성된 이슈의 경우도 당사국 간 미묘한 입장차가 존재하여 이를 좁히는 것도 하나의 과제라는 점을 지적
- (ABU, 아르헨티나) LMDC(사우디아라비아)의 의견처럼 본 워크숍에는 결정문 작업을 위한 회기 간 회의 개최 여부를 결정할 수 있는 권한이 없다는 점을 지적하며, COP에서의 업무 로드가 걸리겠지만, 결정문 협상을 위한 당사국 간 공식 회의는 포용적이고, 투명해야 한다는 점에서 회기 간 온라인 회의 개최를 반대
- (브라질) 협약 하의 주기적 검토 등 GST와 유사한 절차의 경험을 교환삼아 이전의 실패를 반복해서는 안 된다는 점을 강조
- (싱가포르) 당사국 간 이견을 좁히고, GST 결정문 문안 작업을 위하여 회기 간 회의 개최의 필요성에 공감하며, 공동협상그룹의 결정문 협상 계획 수립을 위하여 고위급 위원회에게 COP에서의 고위급 회의 일정 확정 및 공유를 요청
- (중국) GST 결과물이 감축 중심으로 구성되어서는 안 되며, 적응, 이행수단 및 재원 등 다른 분야를 종합하여 PA 이행에 대한 종합적인 평가를 내려야 한다는 의견을 피력
  - 또한, 국가별 역량과 상황 및 여건, 역사적 배출량을 종합적으로 고려하여 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화에 대한 기준이 다르게 적용되어야 한다는 점을 강조
- (미국) 당사국 간 공감대를 형성한 부분과 이견이 존재하는 부분을 중심으로 워크숍 결과 요약 보고서 작성·회람을 요청

#### 사. 향후 계획

- (고위급위원회) 12/1~12/2일 양 일 간 GST 고위급 회의 개최 예정. 12/1(금) 오후에 적응, 12/2(토) 오전에 이행수단 및 지원, 12/2(토) 오후에 감축 부분으로 나누어 논의 진행 예정

- 국가별로 2명씩 참석 가능하며, 논의 결과의 투명성 담보를 위해 회의는 웹 캐스트를 통해 중계 할 예정
- 동 회의의 guiding questions와 concept note 등은 10/16일 주간에 당사국에 송부하면서 회의 참석에 대한 정보 회신을 요청할 예정
- (미국) 고위급 회의 참석 레벨이 장관급이지 정상급인지 확인을 요청하였으며, 이행수단 및 지원 외에 별도로 기후 재원에 대한 세션이 구성되지 않은 것에 대한 아쉬움을 토로
- (중국) 금년 중 UNSG를 비롯하여 여러 차례에 걸쳐 GST 장관급 협의가 개최된 바, 해당 회의 결과를 GST 결정문에 정치적 메시지로 반영하는지 여부에 대하여 질의
  - (고위급 위원회) GST 결정문에는 COP 기간 중 개최되는 고위급 회의를 통해 도출된 정치적 메시지만을 반영

## □ (10월 15-16일) Mitigation Ambition and Implementation Work Programme (MWP) 2차 국제대화 - 수송 부문 중심

### 가. 개회사

- (COP28-Adnan Amin) 파리협정 목표 달성을 위해 수송부문의 EV의 도입과 확대, 수소 등이 활용되어야 하며 이에 대한 정부 정책의 지원이 필요, GD는 수송 부문의 강력한 이행을 위한 구체적인 기회가 되어야 함을 언급
- (IRENA-Francesco La Camera) IRENA의 재생에너지 현황 조사와 이를 기반으로 얻어진 구조적 노력 방안으로 인프라확대 및 현대화, 그리드 구축 등을 언급, COP28을 통해 기후노력을 파리 경로에 합치되는 궤적으로 되돌릴 필요 강조
- (UNFCCC-Nabeel Munir) 기후변화가 인류에 대한 실존적 위협, 유엔 사무국이 지난 7월 지구온난화의 시대는 끝나고 지구 열대화(global boiling)의 시대가 도래하였음, 세계가 공동으로 행동을 바꾸고 과학에 근거해서 의욕 상황이 요구됨
- (UNFCCC-Simon Stiell) 최근의 전지구적 이행점검 보고서는 우리에게 건강에 대한 도전 과제를 제시, 지역적 여건 차이 및 국가 경로를 고려하여 원



활하고 정의로운 전환을 할 수 있도록 사회와 경제를 조직하여야 하며, GD  
논의를 NDC에 반영해야 함.

#### 나. 집단수송 및 비동력수송 수단으로의 전개와 전환(Deploying and shifting to collective and non-motorized modes of transport)

- (Phillip Turner) 도시에서 지속 가능한 수송 수단의 도입 및 전환에 대해  
논의, 전 세계 전체 절반가량만이 대중교통시스템에 접근이 가능, 도시의  
확장과 이로 인한 배출량 증가를 감소하기 위해서 대중교통 접근성 문제를  
해결해야 함.
- (Amanda Ngabirano) 개도국 특유의 환경을 고려한 수송 부문 탈탄소화 정  
책 마련 필요, 공공 수송의 확대가 필수적으로 대중교통은 여성을 연결하  
고 교통 혼잡과 대기 오염도 감소, 수송비용, 경제성 측면에서 모두 유리

#### 다. 수송 부문의 에너지 및 자원 효율(Energy and resource efficiency in the transport sector)

- (Jahn Falk) 전기차 증가와 별개로 수송 수단의 대형화에 따른 배출 증가  
에 대한 고민이 필요, 수송 수단에 사용되는 원자재 1차 생산량 감소를 위  
해 순환경제 구축 필요성 등 강조
- (Karla Barron) 수송수단의 공유를 통한 배출 감축 및 수송부문의 탈탄소  
화에서 정의로운 전환을 고려하는 것이 중요하다는 점을 언급

#### 라. 수송수단의 전력화(Electrification of Vehicles)

- (Anvita Arora) 탈탄소화 경로는 국가별로 특정적일 필요가 있고, 탈탄소  
화를 위해 매우 라이프사이클을 지향하는 접근법을 고려해야 함, 전기자동  
차 활용은 개도국에 적합한 방법으로 보기 어려움. 수요 감소 정책이 우선  
되어야 하며 전력화는 대중교통의 전력화부터 고려되어야 함.
- (Elizabeth Connelly) IEA의 GLOBAL EV OUTLOOK 2023의 주요 결과를 소개  
하며, 단순히 자동차의 전력화를 넘어서 버스나 트럭과 같은 대형 중장비  
차량의 배출량을 감축하는 것이 필요, 자동차를 위한 공공 충전 인프라가  
전기차 판매에 동조하고 있으므로 국가별 여건에 맞는 충전소 전략 수립  
필요
- (한국) 제주도의 무탄소 전환 추진을 중심으로 한국의 전기차 확대에 따른

전환 압박 사례 공유, EV는 내연기관 차량에 비해 훨씬 적은 부품을 가지고 있기 때문에 부품회사, 관련 2차 산업, 숙련된 기술자 등에게 고용 안정성 우려를 가져오게 됨, 한국의 지역사회, 지방정부 등은 최대한 원활한 에너지전환을 위해 노력 중임.

#### 마. 저·무배출 탄소연료로 전환(Shifting to low- or zero-carbon fuels)

- (Gurbuz Gonul) 전기 이동성은 승용차를 위한 도로 운송에서, 저·무탄소 연료는 항공 및 해운뿐만 아니라 중방비 도로 운송에서 중요한 역할, 항공을 탈탄소화하기에 가장 신뢰할 수 있는 연료이기 때문에 바이오 연료와 바이오 LNG는 현재 인프라에서 유연하게 사용되어 화석연료 대체가 가능할 것으로 예상
- (Amer Ahmad Amer) 세계적으로 GDP 성장과 인구 증가로 인해 수송 부문의 에너지 수요와 온실가스 배출량이 증가, 이러한 기존 차량에 대한 탈탄소화를 위해 합성연료 사용을 고려해야 함, 합성 연료는 에너지 밀도가 높아 국제적인 운송에도 적합하며 전력화된 차량보다 연료를 전력화하여 사용이 가능
- (한국) 한국의 성공적인 연료전지 전기차 시장으로 전환하였음을 언급, 수소, 바이오연료와 같은 새로운 연료에 대한 대중의 낮은 수용성으로 인해 새로운 시장 성장을 저해할 가능성이 있다는 경험을 공유, 한국은 바이오연료 자체 생산 낮은 가능성으로 바이오연료 활용 확대는 에너지 안보를 저해하는 요인이 될 수 있다는 점 등을 공유

#### 바. 수송부문의 정의로운 에너지전환: 정책 및 조치

- (Maruxa Cardama) 여객수송 수요와 화물수송 수요는 지속적으로 증가하고 있는 한편, 여객수송의 2/3은 승용차가 담당하고, 화물수요의 22%는 도로수송이 담당하고 있어서 전반적으로 철도 활용도가 낮음을 언급함.
  - 수송부문 배출 감축을 위한 정책 및 전략으로서, ‘Avoid, Shift, Improve’ 정책을 제시함. 특히 저배출/저에너지형 수송모드로의 전환(Shift), 차량디자인, 에너지효율, 제로배출 에너지원으로 개선(Improve)을 강조함.
  - 종종 저소득층의 경우 교통비의 가계 비용에서 차지하는 비용이 높으며(남미 대륙의 경우 17%), 이는 저소득층에 큰 부담으로 작용하고 있음을

언급함.

○ (Mahua Acharya) 수송부문 배출의 획기적 감축을 위해 발상의 전환이 요구되며, 차량의 소유(Own)에서 MaaS((Mobility as a Service for e-Buses)로의 전환을 촉구함.

- MaaS는 다양한 교통수단과 관련 서비스들을 통합하여 하나의 플랫폼을 통해 이용할 수 있도록 하는 서비스로서, 개별 차량 소유 체제에서 대중교통 체제 이용으로 전환하는 최신의 방식인 바, 수송부문의 배출 감축을 위해 중장기적으로 MaaS의 확산이 요구됨을 강조함.

#### 사. 수송부문의 정의로운 에너지전환: 자원

○ (Celine Tan)은 현재 대부분 화석연료에 의존하고 있는 수송부문은 글로벌 배출의 약 20%를 차지하고 있으며, 2050년에 60%를 차지할 것이라는 전망을 언급하고, 수송부문이 개도국의 지속가능한 발전과 빈곤퇴치에 핵심적 사항임을 강조함.

- 수송부문의 정의로운 전환을 위해 자원의 역할이 중요한 바, 이를 위한 자원은 공정해야 하며 형평성에 근거해야 함을 강조하며 개도국 입장을 대변

○ (Binyam Reja) 세계은행이 수송부문의 탈탄소화를 위해 채택하고 있는 3단계 접근방식(Avoid, Shift, Improve)을 소개하고, 도시계획 최적화 등을 통한 수송수요 급증 방지(Avoid), 대중교통 및 전기차 등 그린 수송수단으로의 전환(Shift), 수송의 온실가스 배출효율의 개선(Improve)의 방안을 제시함.

#### 아. 수송부문의 정의로운 에너지전환: 기술 및 능력배양

○ (Mareer Mohamed Hunsy) TEC가 2022년 발간한 정책페이퍼를 소개하고, 플러그인 전기차, 연료전지 전기차, 바이오연료 차, 공유 모빌리티, 자율주행 차량의 역할에 대하여 설명함.

- 수송부문의 탈탄소화를 달성하기 위해 다양한 형태의 전기차 및 공유 모빌리티, 자율주행 차량 활성화에 대한 장애요소를 해결하기 위한 기술적 진전이 요구됨을 강조함.

○ (Roland Roesch) 많은 국가들이 NDC에서 수송부문의 목표를 제시하고 있으나, 장기 넷제로와 부합하는 수송부문 목표를 제시한 국가는 많지 않음을

지적이고, 향후 보다 야심찬 수송부문 목표가 필요함을 강조함.

- 수송부문에서 그린수소의 역할이 중요한 바, 석유화학 및 철강 등 난감측 부문과 국제해운과 항공 및 대형트럭에서도 그린수소가 큰 역할을 수행할 수 있음을 언급함.

#### 자. 수송부문의 정의로운 에너지전환: 지속가능발전

- (John Mark Mwanika) 지속가능발전과 사회경제적 영향을 고려함에 있어서의 장애요소와 도전사항에 대하여 발표한 바, 정책 및 규제상의 장애요소, 기술적 한계, 재정투자의 필요, 공공인식 제고에 대한 검토를 강조함.
  - 공공인식 제고를 위해, 수송부문 신기술의 편익에 대한 소비자의 이해를 높이고, 현존 시스템의 편리함에 안주하지 않아야 하며, 이를 위한 교육 및 지역단위의 캠페인이 필요함을 언급함.
- 참석자들은 주요 장애요인으로 기술 성숙도, 경제적 가용성, 인프라 분배의 어려움, 자원의 가용성, 에너지 밀도, 에너지 저장, 정책과 규제, 혁신 기술, 그리고 국제협력 및 소비자 교육을 강조.
  - 지속가능발전의 여러 측면 중 젠더 관점이 중요한 바, 남성 중심적인 교통 분야에서 논의의 중심에 성별을 두어야 함도 언급.

#### □ (10월 17일) 투자 중심 행사

- 금번의 제2차 투자 중심 행사에서는 에너지 전환 측면에서의 수송부문 감축사업들에 대한 재정지원 방안 및 사례를 소개하고, 그룹별로 나눠 개도국들의 제안서 발표 및 투자자들의 코멘트 청취 시간을 가짐

#### 가. 개회

- Francesco La Camera(IRENA)는 2050년 넷제로 목표달성을 위한 자금이 부족하며, 개도국의 에너지 전환관련 프로젝트 지원을 위한 자금모집을 돕는 에너지전환 가속화 금융(The Energy Transition Accelerator Financing, ETAF) 플랫폼을 소개함.
- Romeo Bertolini(NDC Partnership)는 기후 행동에 있어 자금지원의 중요성에 대해 강조하며, 개도국의 기후관련 투자에 대한 접근성을 높이고, 투자환경을 조성하며 투자가 가능한 프로젝트 구성을 통해 투자자들과의 매칭을

돕는 방안에 대해 발표함. 또한 NDC Partnership이 GCF 및 아프리카 개발 은행과 협력하여 국가 및 지역 단위의 다양한 프로젝트를 지원하고 있음을 언급하며, 투자 플랫폼 제공의 중요성을 언급

- RMI(Rocky Mountain Institute)관계자는 전기차 등 e-mobility 시장의 도전과제 및 투자 접근성 개선방안에 대한 발표를 진행했으며, 전기차관련 투자 시 직면하는 도전과제로 높은 자본비용, 현지 규제 불확실성, 현지 충전 인프라 미비, 현지 금융시스템 관련 리스크 등을 언급함. 또한 세계은행과 SIDBI가 진행하는 EVOLVE 리스크완화 프로그램을 소개
- 콜롬비아 교통부 관계자는 보고타의 대중교통 시스템인 TransMilenio 사례를 소개함. 전기버스 도입 계획 및 입찰, 운영전략, 비즈니스 모델 등에 대해 발표하며 성공적인 수송부문 전환 사례로 발표함.

#### 나. Pitch Hub - 사업제안서 논의

- 기 선정된 개도국의 프로젝트 제안서들을 발표하고 이에 대해 투자자, 금융 기관 및 정책입안자들이 코멘트를 주는 식으로 진행됨.
  - 코스타리카, 우간다, 수리남, 모리셔스, 르완다, 잠비아, 케냐, 피지가 제출한 프로젝트 제안서가 선정되어 진행됨.
- (청정에너지 투자의 구조적 장애요인) 본 세션에서는 관련 금융기관, 투자 전문가와 청정에너지 투자의 어려움 및 대응방안에 대한 논의가 진행됨.
  - 신흥시장 및 개발이 진행중인 시장에서 녹색전환을 추진하기 위해서는 포괄적인 접근이 필요하며, 이를 위해 정책적으로 프로젝트 리스크와 국가 리스크를 분리하고 개도국 시장의 구조적인 변화를 통해 투자환경을 개선해야함.
  - 또한, MDB와의 협업을 통해 프로젝트 기반 금융역량을 구축하고 혼합금융 인프라를 확충이 필요하며, 투자자들이 FID(Final Investment Decision)에서부터 설비 조달 및 프로젝트 진행까지 투자를 보장할 수 있는 투자 환경 구축의 중요성이 강조됨.
- (지역별 투자동원 관련 논의) 본 세션에서는 지역별 투자동원과 관련된 논의가 진행되었으며, 아프리카와 중동, 아시아, 동유럽·서유럽 및 다른 국가로 나누어 지역별 수송부문 투자 관련 장애요인, 금융 접근성, 투자 기

회 및 실행가능 솔루션에 대한 의견 공유

- 각 지역을 대표하는 참가자들은 해당 지역의 수송 부문 주요 특징, 필요한 투자를 받기 위해 해결해야 할 과제 등을 언급하였으며 특히 군소도서국 대표는 가장 기후변화에 취약함에도 작은 경제규모, 부족한 인프라 등으로 수송 부문 탈탄소화 관련 지원을 받기 어려움을 호소

### III. 출장 결과

- (GST) 이번 회의를 통해 GST 결과물을 통해 전달하고자 하는 메시지와 GST 결과물 에 대한 선진국 그룹과 개도국 그룹 간의 뚜렷한 입장 차이가 관찰
  - 선진국 그룹은 차기 NDC 제출을 앞두고, GST 결과물이 당사국의 감축 의욕 상황과 기후 행동 강화를 위한 촉매제가 되어야 한다는 의견을 피력한 반면, 개도국 그룹은 GST 절차를 통해 Pre-2020 이행을 비롯한 과거부터의 노력을 점검해야 한다는 점을 강조
  - 이러한 개도국의 입장에 대해 EIG를 포함한 대다수의 선진국 그룹은 Pre-2020은 PA 하의 이슈가 아니므로 GST에서 다루는 것이 적절치 않다는 입장을 견지
- (GST) 기 NDC를 비롯하여 GST 결과물의 당사국 이행 여부에 대해서도 선진국 그룹은 후속(follow-up) 메커니즘을 통해 GST 결과물의 충실한 이행, 특히 차기 NDC 반영에 대한 논의와 점검이 필요하다는 입장을 표명
  - 반면, 개도국 그룹은 NDC의 국가결정성과 PA의 비규제적, 비징벌적 원칙을 근거로 선진국 그룹의 주장에 대해 강한 반대 입장을 견지
- (GST) 이번 워크숍을 통해 여전히 당사국 간 이견이 많이 남아 있다는 점이 확인됨에 따라, COP 이전 당사국 간 의견 조율 및 결정문 문안 작업 착수를 위해 선진국 그룹을 중심으로 회기 간 회의(inter-sessional meetings) 필요성을 제기
  - 그러나 다수의 개도국 그룹에서 이번 워크숍에 결정문 협상을 위한 회기 간 회의를 결정할 법적 지위(legal status)가 없다는 점을 강조하며, 회기 간 회의 개최에 반대 입장을 표명

- (MWP) 수송 부문 국제 대화는 주제별로 오전에 관련 기관의 발표를 듣고 오후에 그룹별 토의를 하는 방식으로 진행된 바, 발표와 토의 내용이 큰 연관성 없게 진행되는 경우도 있었으나 대체로 논의 활성화에 도움이 된 것으로 판단
  - 수송 부문의 탈탄소화는 온실가스 감축 외에도 대기질 개선, 지역민 생활 수준 향상 등 긍정적 효과가 많아 조기행동의 편익이 높은 부문으로 기대
- (MWP) 출장자는 국제 대화에서 우리나라의 사례와 경험을 바탕으로 수 차례 발언하여 국내 실정과 정책 추진 과정에서의 교훈 등을 공유
  - 수소연료전지자동차 보급 확대, 전기차 보급에 따른 일자리 문제 등에 대하여 발언하고 회의 이후 관심 있는 참석자들과 따로 의견 교환
- (MWP) 투자 중심 행사에서는 개도국이 국제적 지원이 필요한 자국 내 온실가스 감축사업에 대하여 발표하고 그에 대하여 의견을 받으면서 사업제안을 알리고, 보완하는 기회로 활용
  - 상당히 다양한 특징의 사업들이 소개되었으며 특히 대도시 대중교통 체계 개선이나 이륜차의 전기화와 같은 사업은 민간자본 유치에 필요한 사업 모델을 제시하는 등 실현 가능성을 높여 주목

#### IV. 주요 입수자료

- UNFCCC 웹사이트에서 두 회의 각각에 대한 자료 확인 가능
  - (GST) <https://unfccc.int/event/global-stocktake-intersessional-october-workshop>
  - (MWP) <https://unfccc.int/event/second-global-dialogue-and-the-second-investment-focused-event-under-the-sharm-el-sheikh-mitigation>