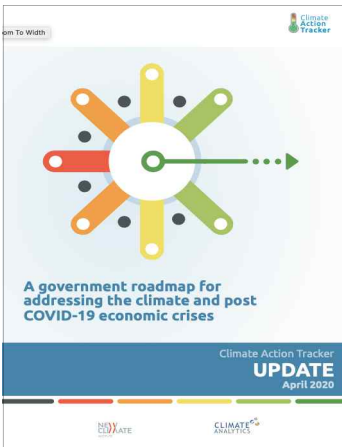


코로나19 이후  
기후변화 정책 로드맵

## 코로나19 이후 기후변화 정책 로드맵

- 개요
- 서론
- 분야 별 녹색 경기부양책 전략
- 결론



# 코로나19 이후 기후변화 정책 로드맵

해외 IP 이행선

## ○ 개요

본 보고서는 코로나19로 인한 경기 침체를 극복하는 과정에서 각국이 지속가능하고 기후변화에 대비할 수 있는 정책을 수립하는데 있어 추진해야 할 방향과 지양해야 할 방향에 대해 논하고 있다. 구체적으로는 에너지, 운송, 항공, 산업, 건축, 토지이용 분야에 있어 전반적인 전략과 사례를 이야기하였다.

## ○ 쟁점

코로나19로 인한 봉쇄 정책 등으로 전 세계적인 경제 위기의 우려가 높아지고 있다. 경제 위기를 극복하고 보다 지속가능한 미래를 만들어가기 위해 각국의 경기부양책이 어떠한 방향으로 나아가 될지에 대한 논의 또한 활발해 진행되고 있다. 특히 새로운 경제 체제는 지속가능해야 하고, 기후변화에 대비한 녹색 산업을 중심으로 해야 한다는 녹색 경기부양책이 각국에서 주목을 받고 있다. 이러한 상황에서 본 보고서는 분야 별로 녹색 경기부양책 전략에 대해 정리하고 있다. 구체적으로는 에너지, 운송, 항공, 산업, 건축, 토지이용 분야에서 기후변화를 고려하여 추진해야 할 방향과 지양해야 할 방향을 제안하였다.

## ○ 분야 별 녹색 경기부양책 전략

### 1. 에너지 및 발전 분야

#### 1.1 추진해야 할 방향

##### 탄소 배출 저감 기술 및 인프라의 직접적인 지원

녹색 경기부양은 에너지 분야에서 탄소배출 제로를 위한 기술 및 인프라 부문의 투자가 기대되며, 이는 파리 기후변화 협정에 부합하는 일인 동시에 일자리를 창출하

고 다양한 부수적 경제 효과를 가져올 것으로 기대된다. 이를 위해 먼저, 각 정부는 2020년 및 그 이후의 성장을 고려하여 재생가능에너지 분야에 자금을 지원하여야 한다. 이러한 지원은 관련 업계가 코로나19로 인한 타격에서 벗어나 산업을 재개하는데 도움이 될 것이다. 이미 아프리카 연합(African Union) 및 국제 재생에너지기구(IRENA, International Renewable Energy Agency)는 코로나19에 대응하여 아프리카 지역에 재생에너지 확충을 위해 협력할 것을 합의하였다. 또한 스마트 그리드와 같은 대규모 에너지 인프라 프로젝트의 개발의 가속화는 향후 보다 효율적이고 회복탄성력이 있는 시스템 기반을 만드는데 도움이 될 것이다. 한편, 경제회복 패키지에는 노후화된 화석연료 시설이나 정유시설을 재생가능에너지 설비로 바꾸는 자금 지원이 포함될 수 있다. 마지막으로 녹색자금지원은 또한 아직까지 상업화되지 않았지만 향후 발전가능성이 있는 저탄소기술개발에 사용될 수 있을 것이다.

### 화석 연료 분야 보조금의 재정 개혁

비효율적인 화석연료 분야의 보조금을 개혁할 수 있다. 예를 들어 화석연료 분야의 보조금을 줄이고 청정에너지의 보조금을 늘릴 수 있다.

## 1.2. 지양해야 하는 방향

2008-2009년의 금융위기에서 얻은 교훈을 바탕으로 화석 연료 중심의 에너지 분야 투자는 자제하여야 한다. 특히 일부 국가에서 단기적 경제 활성화 및 일자리 창출을 위해 화석연료 중심의 에너지 분야에 투자하려는 움직임이 보이고 있다. 중국의 경우 2020년 3월까지 총 용량 8GW의 신규 석탄 화력발전소 5기를 승인했는데, 이는 2019년 전체 승인한 용량보다 많은 수치이다. 또한 미국에서와 같이 석유 및 가스 산업의 규제를 완화하기 위해 대기 및 수자원 보호에 관련된 법안 시행을 중단하는 경우가 있는데 이 또한 지양해야하는 바이다.

## 2. 육상 운송 분야

### 2.1. 추진해야 하는 방향

#### 저배출 차량 도입을 위한 재정 보조

자동차 업계는 코로나-19로 인한 봉쇄기간동안 판매량 감소로 인한 심각한 피해로 입었다. 이러한 손해를 직접적으로 지원해주는 대신, 녹색 경기부양책은 저배출 차량 도입을 위해 재정을 지원할 수 있다. 이는 세금 우대, 세금 감면, 중고차우대조치나

전기차 보조금을 통해서도 할 수 있으며, 정부가 직접 전기차를 공적용도로 구입하는 방법을 통해서도 추진 할 수 있다.

### 저탄소 대중교통수단의 직접적 투자

코로나-19로 인한 봉쇄기간 동안 교통량이 줄어들어 따라 이로 인한 대기 오염 농도가 감소하였다. 봉쇄가 느슨해지면서 대기 오염 농도가 다시 증가할 가능성이 있기에, 이번 기회를 이용하여 저탄소 대중교통수단을 지원하여 향후 보다 친환경적인 운송수단의 이용을 확대할 수 있다. 녹색 경기부양책으로 대규모의 대중교통 인프라 시설, 예를 들어 자전거 차선이나 전기 대중교통 확충에 투자할 수 있다. 이탈리아의 밀라노(Milan)의 경우 포스트 코로나 시대에 자동차 중심의 거리에서 걷거나 자전거 중심의 거리로 전환한다고 밝혔다. 전기 대중교통 확충을 위해서는 저탄소배출전략과 마찬가지로 직접 구입할 수도 있다. 예를 들어 남미의 멕시코 시티, 상파울로 등에서는 탄소배출 제로 버스 시스템 (Zero Emission Bus Rapid-deployment Accelerator)으로 전환을 확대해가고 있다.

## 2.2. 지양해야하는 방향

정책 결정자들은 기존의 저탄소배출을 위한 운송 시스템에 관련된 정책을 폐기하지 말아야 한다. 예를 들어 미국 EPA의 경우 2020년 3월 자동차 배출 기준 규제를 폐지하였고, 유럽의 자동차 제조업자들도 비슷한 제안을 하였는데, 이러한 정책은 지양하여야 한다. 또한 기후 변화에 대한 고려 없이 무조건적으로 자동차 업계의 지원하는 것은 피해야 한다. 예를 들어 미국 상원은 약 2조의 자동차 제조업자를 위한 구제 방안을 제안하였는데 이러한 정책은 현재의 비효율적인 인프라스트럭처와 자동차 시스템을 지속하는 방안이 될 것이다.

## 3. 항공 분야

### 3.1. 추진해야하는 방향

#### 연구 개발 추진을 위한 항공 산업 분야 지원

코로나 19로 인해 국내 및 해외여행이 제한되면서 항공업계는 심각한 타격을 받았다. 이에 포르투갈이나 남아프리카 같은 곳에서는 국적기에 대한 금융 지원 등을 논의하고 있고, 미국은 이미 미국 항공업계에 250억 달러 규모의 지원을 합의하였다. 정부가 항공업계를 지원하고자 한다면, 이 지원은 향후 탄소 배출을 줄이는 방향으로

사용되어야 한다. 정부는 항공업계가 지속가능한 연료를 사용하거나, 강력한 이산화탄소 배출 제한을 하는 경우 등에 세제혜택을 주는 방향으로 지원할 수 있다. 또한 항공 분야의 저탄소 기술 도입을 위한 연구개발을 지원할 수도 있다. 예를 들어 전기 배터리나, 단거리의 경우 수소 연료의 사용, 바이오 연료의 활용 연구 등을 지원할 수 있다. 또한 공항을 지원하는데 있어서도 탄소배출을 줄이고, 저탄소 항공연료를 위한 인프라 개선 등에 활용될 수 있다.

### 3.2. 지양해야하는 방향

구제 금융 등을 통한 국가의 항공 산업 지원은 향후 항공 산업 분야에서 일어날 수 있는 혁신을 저해하지 않아야 한다. 예를 들어 현존하거나 계획 중인 규제, 연구 프로그램, 세금 등을 철폐하지 않아야 한다. 예를 들어 러시아 정부는 항공 분야에 대한 무조건적인 세금우대조치를 계획하고 있으며, 이는 향후 산업의 발전을 저해할 가능성이 있다. 국제 항공 탄소 상쇄 및 감소 메커니즘(the Carbon Offsetting and Reduction Mechanism for International Aviation, CORSIA)은 항공 분야의 탄소 중립 성장 달성을 돕기 위해 그 기준선을 2020년 수준으로 조정하였다. CORSIA에서 요구하는 상쇄 기준을 계산하기 위해 그 기준선을 2019년과 2020년 배출의 평균값으로 계산하였다. 코로나-19로 인해 2020년의 탄소 배출량은 몇달전에 예상했던 바에 비해 상당히 낮아질 것으로 추정된다. 이로 인해 CORSIA의 기준선이 2019-2020의 평균 배출량을 유지한다는 것은 항공사의 탄소배출을 증가시킬 우려가 있어, 이 점에 유의하여야 한다.

## 4. 산업 분야

### 4.1. 추진해야하는 방향

#### 효율적인 장비로의 교체 지원

정부는 산업 분야의 비효율적인 장비들을 보다 효율적인 기술 및 장비로 대체하여 에너지 효율 향상 및 환경적인 지속가능성 향상에 기여할 수 있다. 예를 들어 냉장고와 디지털 장비 같은 가전기기의 중고제품 보상제도나 세제혜택 등을 통해 보다 에너지 효율적인 제품으로의 교체를 유도할 수 있다. 또한 도심 지역의 대규모의 가로수 교체하거나, 디지털화를 위한 광케이블 설치 등을 지원할 수도 있다. 이 외에도

직접적으로 순환경제에 관련된 사업에 지원할 수도 있다.

#### 저탄소 기술 개발 및 파일럿 프로젝트를 위한 자금 지원

경기 둔화로 인해 많은 제철 및 시멘트 산업 등 중공업에 관련 업체들이 경제적 타격을 입었다. 정부는 이 업체들이 저탄소 기술을 개발하는데 지원을 할 수 있다. 예를 들어 제철업계에서 수소나 전기를 이용하는 등 보다 탄소배출이 적은 기술을 도입하는데 이용할 수도 있다.

### 4.2. 지양해야 하는 방향

현재 기후변화 등에 관련된 규제를 폐지하지 않아야 한다. 에너지나 교통 분야와 마찬가지로 기후변화를 생각하지 않은 무조건적인 지원은 지양하여야 한다.

## 5. 빌딩 분야

### 5.1. 추진해야 하는 방향

#### 현존하는 시설의 에너지 효율성을 높이는 개보수를 지원

주거 및 상업 시설의 열효율 개선, 난방 및 온수 효율 개선 등을 비롯한 여러 가지 에너지 효율성 개선을 지원하여야 한다. 예를 들어 유럽의 그린 뉴딜에는 리노베이션 분야를 포함하고 있다. 구체적으로는 정책 결정자들은 중앙정부 및 지방정부의 공공 시설의 에너지 효율 향상을 위한 개보수에 투자할 수 있다. 그 외에도 다른 기존의 시설을 개보수 할 경우 저금리 지원 등을 통해 재정 지원을 할 수 있다.

#### 저탄소 빌딩 건축을 지원

수입 감소와 고용 불안정의 향상은 건축업계에도 영향을 미친다. 이를 보조하기 위해 정부는 저탄소 및 제로 에너지 빌딩 건축을 지원할 수 있다.

### 5.2. 지양해야 하는 방향

건축 산업을 지원하기 위한 방안 마련에서 에너지 문제를 간과하지 않아야 한다. 이 문제는 이미 2008-2009년 금융위기 당시 많은 국가에서 건축 산업을 지원하면서 에너지 효율성 등을 제한하지 않았던 문제점이 있다.

## 6. 토지이용 및 환경 보전 분야

### 6.1. 추진해야 하는 방향

대규모의 경관 복원(landscape restoration) 및 재조림(reforestation) 사업은 단기적으로는 일자리 창출을 할 수 있고, 장기적으로는 유역 보전, 농작물 생산성 향상 등 환경적 이익을 볼 수 있다.

## 6.2 지양해야 할 방향

현재의 환경규제를 완화하지 말아야 한다. 예를 들어 미국 EPA는 2020년 3월부터 석유 및 석탄 산업에 유리하도록 환경규제를 완화하고 있다. 정부는 자연서식지(natural habitats)를 보호하는 법안을 폐지하지 않아야 한다.

## 결론

코로나19로 인한 봉쇄정책과 사회적 거리두기로 인해 전 세계적으로 경기가 침체되고 있다. 이에 각 국에서는 경기 부양과 관련한 정책을 고심하고 있으며, 그 중에는 친환경산업 육성 및 기후변화 대응을 지원하고자 하는 녹색 경기부양책도 논의되고 있다. 본 보고서에서는 녹색 경기부양책 책정에 있어 나아가야 할 방향과 지양해야 할 방향에 대해 에너지, 운송, 건축, 산업, 토지이용 분야에 대해 논하고 있다. 전반적으로는 기존의 시스템과 다르게 저탄소 기술 개발 및 적용에 투자하여야 하며, 기후와 환경을 고려하지 않은 무분별한 투자 및 지원을 피해야 한다고 이야기 하고 있다. 우리나라도 현재 그린 뉴딜이 논의되고 있는 만큼, 본 보고서가 도움이 되기를 바란다.

※ 동 보고서는 요약 및 번역본입니다. 상세 내용은 원문을 참조하십시오. 원문은 **Climate Action Tracker 웹사이트** (<https://climateactiontracker.org/publications/addressing-the-climate-and-post-covid-19-economic-crises/>)에 게재되어 있습니다.



---

---

## 국내외 IP 요약보고서