

# EU 탄소감축 입법안('Fit for 55')의 주요 내용과 시사점

**장영욱** 세계지역연구센터 선진경제실 유럽팀 부연구위원 (yojang@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1221)

**오태현** 세계지역연구센터 선진경제실 유럽팀 전문연구원 (asroc101@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1159)



## 차 례

1. 배경
2. 'Fit for 55'의 주요 내용
3. 한국에 대한 시사점

## 주요 내용

- ▶ 2021년 7월 14일 EU 집행위는 2030년까지 탄소배출량을 1990년 수준 대비 55% 감축하기 위한 입법안 패키지, 'Fit for 55'를 발표함.
  - 'Fit for 55'는 탄소 가격결정 관련 입법안 4개, 감축목표 설정 관련 입법안 4개, 규정 강화 관련 입법안 4개와 포용적 전환을 위한 지원대책인 사회기후기금으로 구성
  - 본 입법안 패키지는 향후 회원국별 이해관계를 조정하는 과정에서 수정될 가능성이 있으며 유럽의회와 유럽연합이사회의 논의를 거쳐 최종 확정될 예정
- ▶ 본 입법안의 주요 내용은 다음과 같음.
  - [배출권거래제 신설/강화] 기존 온실가스 배출권거래제 적용 대상인 전력, 철강, 화학 등에 해운, 육상운송 및 건축물 분야를 추가하고 항공 분야 온실가스 배출 할당량을 단계적으로 축소
  - [탄소국경조정제도 도입] 탄소누출을 막기 위해 EU 배출권거래제와 연계하여 2026년부터 역내 수입품에 탄소 배출량에 따른 비용 부과
  - [에너지 관련 지침 개정] 에너지조세지침, 재생에너지지침 및 에너지효율지침 개정을 통해 탄소감축 목표를 상향 조정하고 친환경에너지로의 전환에 대한 인센티브 부여
  - [탄소흡수원 확대] 토지이용 및 삼림에 대한 규정 개정을 통해 순 온실가스 흡수 목표를 상향
  - [내연기관 규제 및 대체연료 인프라 확충] 2035년부터 내연기관 출시를 금지하며, 친환경 차량 개발, 생산 및 사용을 촉진하기 위해 대체연료 인프라 확충 목표 제시
  - [항공 및 해운 연료 지침] 항공 및 해운 부문에서 친환경 연료 사용을 독려하기 위해 관련 지침 신설
  - [사회적으로 공정한 전환] 경제 및 사회의 친환경 전환 과정에서 탈락하는 산업, 노동자, 지역 공동체가 없도록 사회기후기금, 현대화기금 등의 지원대책 마련
- ▶ 한국은 향후 10년간의 탄소감축 목표를 재점검하고 차질 없이 이행할 필요가 있으며, 사회경제적 구조전환에 따르는 갈등비용을 최소화하기 위한 지원이 필요함.
  - 2050년 탄소중립 목표 달성을 위해 우리나라의 2030년 탄소감축 목표를 상향하고 관련 법안 입법 필요
  - 친환경 전환에 따르는 소외 지역 및 노동자에 대한 지원대책이 필요하며, 한국판 뉴딜 2.0의 한 축으로 제시된 '휴먼 뉴딜'을 공정 전환과 명시적으로 연계하는 방안 고려 가능
  - 국내외 기후변화 대응정책 도입·강화에 따른 국내 산업 경쟁력 약화를 방지하기 위해 정부 차원의 지원 필요

## 1. 배경

■ 2021년 7월 14일 EU 집행위는 2030년까지 탄소배출량을 1990년 수준 대비 55% 감축하기 위한 입법안 패키지, 'Fit for 55'를 발표함.<sup>1)</sup>

- 'Fit for 55'는 12개 입법안 제·개정과 1개 기금 신설을 포함함(그림 1 참고).

- 탄소 가격결정 관련 입법안 4개, 감축목표 설정 관련 입법안 4개, 규정 강화 관련 입법안 4개와 포용적 전환을 위한 지원대책인 사회기후기금으로 구성됨.
- 본 입법안 패키지는 향후 회원국별 이해관계를 조정하는 과정에서 수정될 가능성이 있으며, 유럽의회와 유럽연합이사회(Council of the European Union)의 입법절차를 통과해야 효력을 발휘하게 됨.<sup>2)</sup>

그림 1. 'Fit for 55' 주요 내용

| 가격 결정   | 목표 설정  | 규정 강화  |
|---|--|--|
| 1. 항공 분야 배출권거래제 강화<br>2. 해운, 육상운송 및 건축물 분야 배출권거래제 신설<br>3. 에너지조세지침 개정<br>4. 탄소국경조정제도 도입 | 5. 노력분담규정 개정<br>6. 토지이용, 토지이용변화 및 삼림 규정 개정<br>7. 재생에너지지침 개정<br>8. 에너지효율지침 개정 | 9. 승용차 및 승합차 탄소배출 규제 기준 강화<br>10. 대체연료인프라규정 개정<br>11. 항공운송 연료 기준 마련<br>12. 해상운송 연료 기준 마련 |
| 지원 대책   |  |  |
| 13. 사회기후기금(Social Climate Fund) 신설  |  |  |

자료: EC COM(2021) 550 final, p. 3.

■ 이번 입법안은 '유럽 그린딜(Euroean Green Deal)'의 2050년 탄소중립 목표 달성을 위한 정책 수단으로서 제시됨.

- 현 EU 집행위원회(이하 EU 집행위)는 2019년 12월 출범 직후 첫 번째 정책으로 유럽 그린딜을 발표한 바 있음.<sup>3)</sup>
- 2050년까지 탄소중립 목표를 공식화하고 정책 분야별 추진 일정에 따라 계획을 발표·진행 중임(표 1 참고).
- 기존 1990년 수준 대비 40% 감축이었던 2030년 중기 목표는 유럽 그린딜 발표와 함께 50~55%로 상향되었으며, 유럽 기후법(European Climate Law) 입법을 통해 최종 확정됨.
- 유럽 기후법은 유럽 그린딜의 기후중립 목표에 법적 구속력을 부여하기 위해 마련되었으며, 2020년 10월 유럽의회를 통과하고, 2021년 6월 말 유럽각료이사회까지 통과하여 최종 채택됨.

1) EC COM(2021) 550 final, "Fit for 55": delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality."

2) EU의 입법절차는 EU 집행위 제안 후 유럽의회와 유럽연합이사회 투표로 이뤄짐. 두 기구가 전부 동의해야 법으로 채택 가능.

3) 장영욱, 오태현, 이현진, 윤형준(2020.9.29), 「유럽 그린딜이 한국 그린뉴딜에 주는 정책 시사점」, 오늘의 세계경제 20-24, 대외경제정책연구원.

표 1. 유럽 그린딜 추진 연혁

| 시기        | 내용  | 정책 분야 |
|-----------|---|-------|
| 2019년 12월 | 유럽 그린딜 발표   | 총괄    |
| 2020년 1월  | 유럽 그린딜 투자계획(European Green Deal Investment Plan) 및 공정전환체계(Just Transition Mechanism) 발표 | 투자계획  |
| 2020년 3월  | 유럽 기후법(European Climate Law) 법안 유럽의회 제출   | 에너지   |
|           | 유럽산업전략(European Industrial Strategy) 채택   | 산업    |
|           | 순환경제 행동계획(Circular Economy Action Plan) 제안  | 산업    |
| 2020년 5월  | '농장에서 식탁까지' 전략('Farm to Fork' Strategy) 발표  | 농식품   |
|           | 2030 생물다양성 전략(EU Biodiversity Strategy for 2030) 발표                                     | 생태계   |
| 2020년 7월  | 에너지시스템 통합 및 수소전략(EU Strategies for Energy System Integration and hydrogen) 채택           | 수송    |
| 2020년 9월  | 2030 기후 목표 계획(2030 Climate Target Plan) 발표  | 탄소감축  |
| 2020년 10월 | 유럽을 위한 리노베이션 물결(A Renovation Wave for Europe) 발표  | 건축    |
|           | 지속가능한 화학제품 전략(Chemicals Strategy for Sustainability)                                    | 산업    |
| 2020년 11월 | EU 해양재생에너지 전략(EU Strategy on Offshore Renewable Energy) 발표                              | 에너지   |
| 2020년 12월 | 지속가능한 스마트 모빌리티 전략(Sustainable and Smart Mobility Strategy) 발표                           | 수송    |
|           | 순환경제를 위한 新 배터리 규정(Batteries Regulations) 제안   | 수송    |
| 2021년 2월  | 기후변화적응에 관한 전략(EU Strategy on Adaptation to Climate Change) 발표                           | 기후변화  |
| 2021년 5월  | 오염제로 행동계획(Zero Pollution Action Plan) 발표  | 생태계   |
|           | 지속가능한 해양경제(Sustainable Blue Economy) 발표   | 해양    |
| 2021년 7월  | 탄소감축 입법안 패키지 'Fit for 55' 발표  | 총괄    |

자료: European Commission, A European Green Deal, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)(검색일: 2021. 7. 15).

## 2. 'Fit for 55'의 주요 내용

### 가. 가격 결정 분야

#### ■ [배출권거래제] 온실가스 배출권거래제(ETS: Emissions Trading Scheme) 적용 대상을 확대하고 기준을 강화함.4)

- 기존 EU ETS는 철강, 전기, 알루미늄, 화학, 시멘트, 역내 항공 등 온실가스 배출 업종을 대상으로 하고 있으며, 2005년 첫 시행 후 온실가스 배출량이 42.8% 감소함.
  - EU ETS의 적용 대상 업종의 온실가스 배출량은 EU 전체 배출량의 40%를 차지함.
  - 현재 시행 중인 EU ETS 4기는 매년 2.2%씩 배출용량을 감축해나간다는 계획을 설정함(그림 4 참고).
- 이번 입법안에서는 항공부문에 주어지던 무상할당을 2026년 말까지 단계적으로 폐지하는 계획을 포함함.
  - UN 산하 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization)가 2016년 이행 결의한 국제항공 탄소상쇄 및 감축제도(CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)와 보조를 맞추며 항공부문의 무상할당을 점진적으로 폐지

4) 배출권거래제란 정부가 기업에 온실가스 배출허용량을 부여한 후, 기업이 허용량 이하의 온실가스를 배출할 경우 잔여분을 시장에서 거래하도록 한 정책. 할당량을 초과하여 온실가스를 배출한 기업은 시장에서 배출권을 구매하여 부족분을 채울 수 있음. 할당량의 크기와 각 기업의 탄소감축 노력에 따라 배출권의 가격이 결정됨.

- 해운, 육상운송 및 건축물 부문으로도 EU ETS 적용이 확대될 계획임.
- 해운부문의 경우 총화물톤수 5천GT 이상의 대규모 선박에 적용될 예정이며 국적에 상관없이 EU 역내 항해를 위해 항구사용을 요청한 선박과 EU 역외 항해 선박 배출량의 50%가 적용 대상이 될 것으로 보임.
- 해운 부문 ETS는 2023~25년 사이 점진적으로 확대할 계획
- 2026년부터 육상운송 및 건축물 부문으로 EU ETS가 확대될 예정이며, 개별 가구 또는 차량 사용자 대신 연료 생산자에게 탄소감축 의무를 부과함.

■ [에너지조세지침 개정] 역내 단일시장을 보호하는 동시에 녹색전환을 지원하기 위해 에너지 제품에 대한 조세제도 개정안을 제출함.

- 청정기술 사용을 장려하는 한편 화석연료 사용에 혜택을 주는 세금유예를 폐지해나가기로 함.
- 기존 에너지조세지침은 에너지 효율성 개선, 청정기술 및 지속가능한 에너지 부문에 대한 투자 확대 효과가 미미했다는 평가를 받음.
- 개정안은 실제 에너지 함량에 따라 에너지 제품 세율이 결정되도록 함.
- 화석연료가 엔진연료로 사용될 경우 1GJ(기가줄)당 10.75유로, 난방의 경우 0.9유로의 최고 세율이 적용되며, 천연가스는 1기가줄당 각각 7.17유로와 0.6유로의 세율이 적용됨.
- 반면 청정재생에너지원은 1기가줄 당 0.15유로의 세율이 적용됨.

■ [탄소국경조정제도 도입] EU 역외로 탄소누출을 최소화하기 위해 탄소국경조정제도(CBAM: Carbon Border Adjustment Mechanism)를 도입함.<sup>5)</sup>

- 온실가스 감축노력이 미흡한 국가에서 수입되는 제품에 대해 EU ETS와 연계하여 비용을 부담시키는 방식임.
- EU가 배출권거래제를 강화할 경우 역내 기업의 가격경쟁력이 약화되어 환경 기준이 느슨한 역외로 생산설비를 이전할 가능성이 생기며, 이때 국내 정책의 탄소감축 효과가 반감될 수 있음.
- CBAM은 2023년 잠정 발효를 통해 EU 역내 수입품의 온실가스 배출량을 신고하게 할 계획이며, 실제 비용 부과는 2026년부터 시행하는 것으로 계획 중임.
- EU 수입업자는 매년 5월 31일까지 전년도 수입품에 내재된 탄소배출량을 신고하고, CBAM 인증서(CBAM Certificate)를 구매해야 하며, 배출량 검증이 어려울 경우에는 EU가 제시하는 기준값(default value) 적용
- CBAM 적용대상은 시멘트, 철강 및 철, 알루미늄, 비료 및 전기이며, 당초 계획과 달리 제조공정에서 사용된 전기를 생산할 때 발생한 탄소 배출량(간접배출량)은 일단 제외됨.
- EU 집행위는 탄소국경조정제도를 통한 추가 세수입이 연간 50억~140억 유로에 이를 것으로 추정한 바 있음.<sup>6)</sup>

5) 탄소국경조정제도에 대한 자세한 내용은 이천기, 박지현, 박혜리(2021. 7. 21), 「EU 탄소국경조정 메커니즘에 대한 통상법적 분석 및 우리 산업에의 시사점」, 오늘의 세계경제 21-15, 대외경제정책연구원 참고.

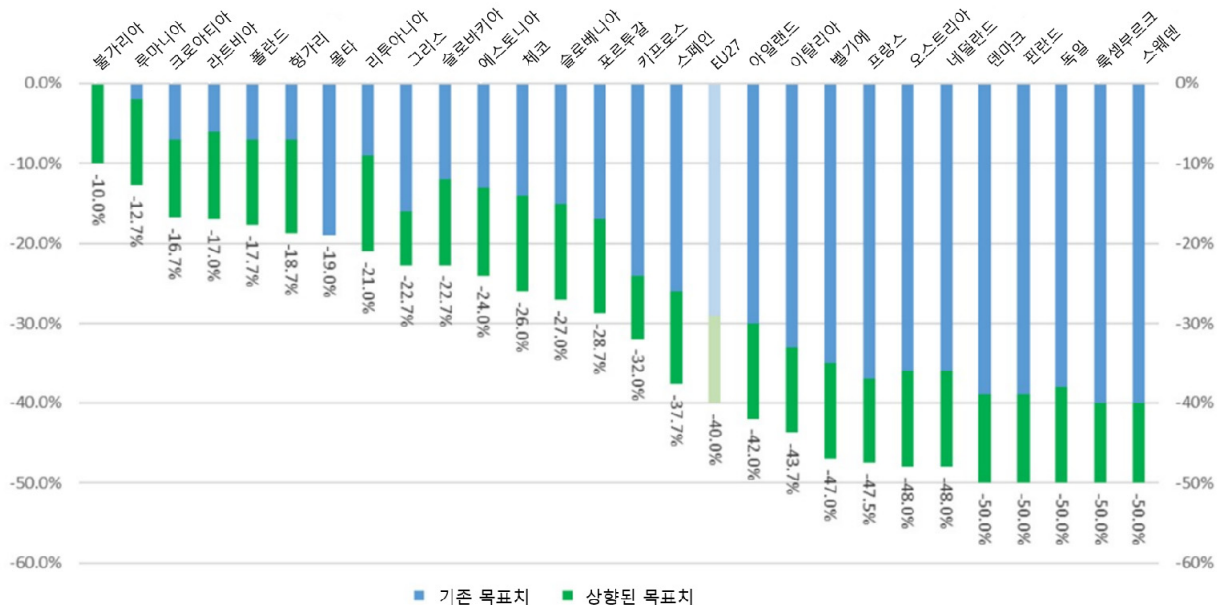
6) European Commission(2021), "Towards a WTO-compatible EU carbon border adjustment mechanism."

## 나. 목표 설정

### ■ [노력분담규정 강화 EU ETS 적용 분야 이외의 온실가스 배출 감축을 위한 회원국별 대응방안을 정해놓은 노력분담규정 (ESR: Effort Sharing Regulation)을 강화함.

- 동 법안의 대상은 건물, 운송, 농업, 폐기물이며, 현재 온실가스 배출의 약 60%를 차지하나 ETS의 적용대상에 포함되지 않음.
  - 이 중 건물 및 운송 분야는 이번 Fit for 55를 통해 EU ETS에 포함되었으나, 인프라 투자, 빌딩 리모델링, 탄소제로 승용차 구매 등은 가격 결정 개입으로 해결할 수 없으므로 노력분담규정을 통해 지원함.
- 이번 개정안은 ESR 적용 분야에서 온실가스 배출량을 2030년까지 2005년 수준 대비 40% 감축한다는 목표를 제시
  - 이는 기존 목표인 2005년 수준 대비 29% 감축보다 강화된 목표임.
  - 단, 회원국의 역량 차이를 고려하여 국가별 온실가스 배출감축 목표는 상이함(그림 2 참고).

그림 2. 회원국별 ESR 탄소감축 목표



자료: EC(2021), [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_21\\_3543](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3543)(검색일: 2021. 7. 19).

### ■ [토지이용·토지이용변화·삼림규정 개정] 천연 탄소흡수원(carbon sink) 확대를 위해 토지이용·토지이용변화·삼림규정 (LULUCF: Land Use, Land Use Change and Forestry Regulation)을 개정함.

- 지금까지의 탄소감축 계획과 달리, 천연 탄소 흡수원의 질과 양을 증가시키는 새로운 방향을 제안함.
  - 2030년까지 LULUCF 부문에서 CO<sub>2</sub> 배출량 3억 1천만 톤에 해당하는 순 온실가스 흡수 목표 제시
  - 2030년 이후 진행상황을 평가하고 LULUCF 부문과 농업 부문에서의 비CO<sub>2</sub> 배출량과 흡수량을 고려해 기후 중립을 위한 새로운 목표를 세울 계획

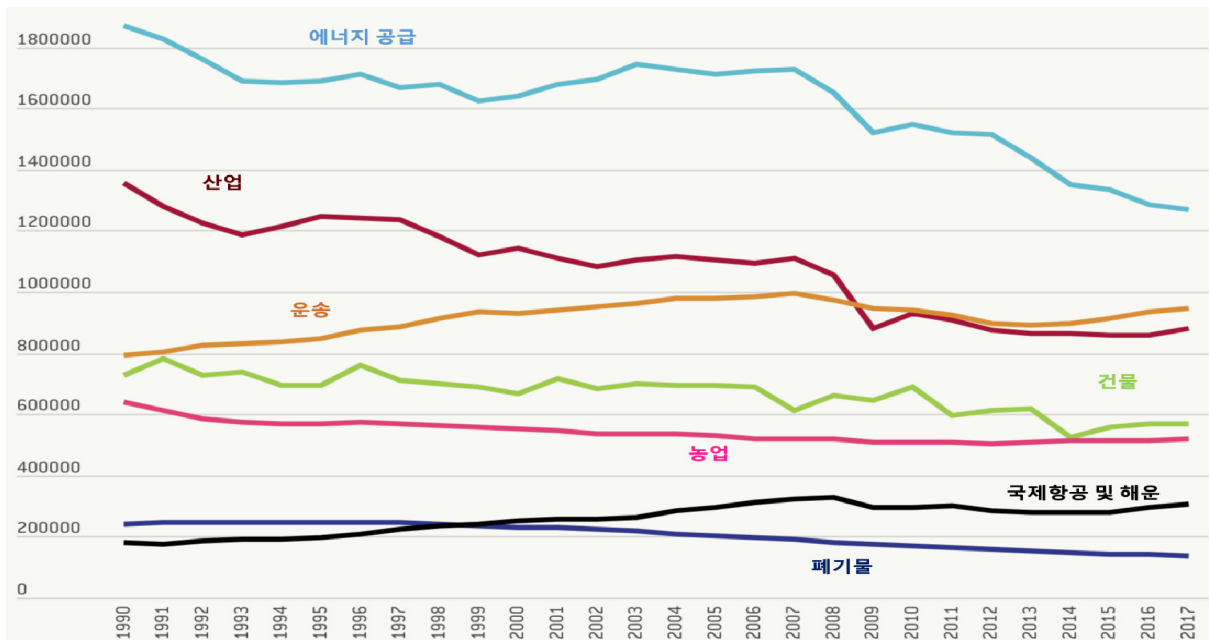
- 바이오에너지에 대한 지속가능성 기준을 강화함.
- 바이오에너지 생산에 인센티브를 제공할 수 있도록 여러 조치를 시행하고 있으며 목재 바이오매스가 지속가능한 양만큼만 생산되도록 수급에 제한을 둬.
- 바이오에너지는 현재 재생에너지 생산의 약 60%를 차지하고 있으나 2030~50년 사이에 전체 재생에너지 생산량은 증가하는 가운데 바이오에너지 비중은 감소할 것으로 예상됨.

■ [재생에너지지침 개정] 2030년까지 재생에너지원 사용 비중 목표를 기존 32%에서 40%로 확대함.

- EU의 재생에너지원 사용 비중이 증가 중이나, 에너지 생산부문은 EU 전체 온실가스 배출량의 75%를 차지하고 있기 때문에 목표를 상향할 필요가 있었음(그림 3 참고).
- 최종 에너지 소비 기준 재생에너지원 비중은 2004년 9.6%에서 2019년 19.7%로 증가함.
- 재생에너지 기술 투자확대 및 재생에너지 친화적인 에너지 생태계 구축을 통해 향후 10년간 재생에너지 비중을 전체 40%까지 끌어올리겠다는 계획 제시
- 동 개정안은 회원국들이 재생에너지 사용을 전 산업에 걸쳐 효율적으로 늘려나갈 수 있도록 지원함.
- 모든 EU 회원국은 운송, 난방 및 냉방 부문에서 재생에너지원 사용을 확대하도록 하며, 이를 위해서 바이오에너지 사용을 위한 지속가능한 기준을 강화함.

그림 3. 부문별 온실가스 배출량 추이

(단위: kt CO<sub>2</sub>, 이산화탄소 환산)



자료: Bruegel(2021), "Fit for 55 marks Europe's climate moment of truth."

#### ■ [에너지효율지침 개정] 에너지 사용 절감 목표 강화

- 2030년 에너지 사용량 절감 목표를 기존 예측치 대비 32.5%에서 36~39%로 상향하고, 모든 회원국에 매년 1.5% 에너지 절감 의무를 부여함.<sup>7)</sup>
  - 비용효율적 연료 사용, 건물 리모델링, ICT 분야 에너지 소비 절감 등을 통해 에너지 효율 개선
  - 국가별 에너지 절감 기여분 측정지표 도입을 통해 구속력 강화
- 공공 부문에서 비용효율화에 따른 에너지 절감 주도를 명시함.
  - 기존 1~2%에 불과한 공공건물 개보수 비율을 3%까지 확대함으로써 에너지 효율 향상 및 일자리 창출에 기여
  - 회원국의 공공 부문 연간 에너지 절감 의무는 1.7%로 전체 절감 목표를 상회
- 경제 및 사회구조를 에너지효율적으로 전환하려는 노력이 포함됨.
  - 정책 및 투자 결정 시 '에너지효율 제일 원칙(Energy Efficiency First Principle) 적용
  - 에너지 빈곤을 완화하고 소비자권리 강화를 위한 구체적인 대책 마련

## 다. 규정 제시

#### ■ [내연기관 규제] 승용차 및 승합차 부문의 탄소 배출 규제를 강화하고, 2035년 이후 내연기관 자동차 출시를 금지함.

- 하이브리드카를 포함하여 내연기관을 사용하는 신차는 2035년 이후 출시할 수 없음.
  - 2030년까지 탄소감축 목표를 승용차 부문 37%에서 55%로, 승합차 부문 31%에서 50%로 상향하고 2035년까지 100% 감축 목표 제시
- 탄소제로 차량 출시는 EU 전역의 충전 인프라 구축과 연계하여 진행되며 이를 위해 대체연료인프라 규정도 함께 개정됨.

#### ■ [대체연료인프라규정 강화] 자동차 업계의 탄소제로 차량 개발 및 상용화를 지원하기 위해 EU 전역에서 대체연료 인프라를 확대함.

- 동 규정은 기존 대체연료 지침(Directive 2014/94/EU)을 강화하여 대체하는 것으로, 탄소제로 차량의 수요 확대에 따라 늘어난 충전수요를 충족할 수 있도록 관련 시설을 확충하는 데 목적이 있음.<sup>8)</sup>
  - TEN-T 핵심 연결망과 종합 연결망에 전기와 수소를 사용하는 승용차, 승합차, 중량급 차량 등을 위한 충전소 설치 규정 마련(표 2 참고)<sup>9)</sup>

7) 최종 에너지 사용에 대해 36%, 일차 에너지 사용에 대해 39% 절감 목표.

8) 규정(Regulation)과 지침(Directive)은 모두 EU에서 법적구속력을 갖는 법령이나, 규정은 회원국의 입법절차 없이 바로 적용되는 반면 지침은 회원국이 별도의 국내입법절차를 거쳐야 함. 규정은 EU 역내에서 동일하게 적용되지만 지침은 회원국별로 상이함.

9) TEN-T(Trans-European Transport Network)는 철로, 도로, 수로, 항공, 공항 등을 통해 유럽 전역의 연결을 수월하게 하는 정책으로, 2030년까지 핵심 연결망(Core Network)을, 2050년까지 종합 연결망(Comprehensive Network)을 구축하기로 계획함.



표 2. 대체연료인프라규정 충전소 설치 기준

|              | 전기차 충전소                                | 수소차 충전소                         | 중량급 차량 전용 충전소                             |
|--------------|--|---------------------------------|---|
| TEN-T 핵심 연결망 | 2025년까지 매 60km마다<br>최소 300kW 출력 충전소 설치 | 2030년까지 매 150km마다<br>수소차 충전소 설치 | 2025년까지 매 60km마다<br>최소 1,400kW 출력 충전소 설치  |
|              | 2030년까지 매 60km마다<br>최소 600kW 출력 충전소 설치 |                                 | 2030년까지 매 60km마다<br>최소 3,500kW 출력 충전소 설치  |
| TEN-T 종합 연결망 | 2030년까지 매 60km마다<br>최소 300kW 출력 충전소 설치 | -                               | 2025년까지 매 100km마다<br>최소 1,400kW 출력 충전소 설치 |
|              | 2035년까지 매 60km마다<br>최소 600kW 출력 충전소 설치 |                                 | 2030년까지 매 100km마다<br>최소 3,500kW 출력 충전소 설치 |
| 주요 도시 거점     | -                                      | 2030년까지 경량급 및 중량급<br>수소차 충전소 설치 | 전용 주차공간 설치                                |

자료: EC Factsheet(2021), "Make Transport Greener."

■ [항공 및 해운 연료 지침 신설] 항공과 해운산업에서 청정연료 사용을 장려하기 위해 두 가지 지침을 신설함.

- 항공과 해운 부문 연료는 탄소배출량이 클 뿐 아니라 상당한 오염물질을 발생시키고 있어 EU ETS 편입에 더하여 새로운 지침을 마련함.
- [ReFuelEU Aviation Initiative] EU발 모든 항공기에 지속가능한 연료(SAF: Sustainable Aviation Fuel)의 혼합사용을 의무화함.
  - 기존 항공유에 바이오연료와 같은 지속가능한 항공연료를 혼합하는 것을 의무화하며, 혼합비율을 2030년 5%, 2035년 20%, 2040년 32%, 2050년 63%로 확대함.
  - \* 항공업계의 지속가능한 항공연료 사용은 1%에 불과한데 기존 항공유보다 비용이 3배 정도 높음.
  - 의무 부과 대상은 항공유 급유 공항이며 항공사는 제외됨.
- [FuelEU Maritime Initiative] 유럽의 모든 항구에서 선박이 사용하는 에너지의 온실가스 총량을 규제함으로써 지속가능한 해운연료 개발 및 제로배출 기술개발을 장려함.

## 라. 지원대책

■ [공정한 전환 지원] 경제와 사회 전체의 친환경 전환 과정에서 탈락하는 노동자, 산업, 지역이 없도록 사회기후기금(Social Climate Fund), 현대화기금(Mordenisation Fund) 등의 지원대책을 마련함.

- 기후중립 달성을 위한 구조적 전환은 화석연료, 내연기관 차량 등 산업의 쇠퇴와 그로 인한 일자리 상실을 수반하므로 모든 이해당사자의 참여를 독려하기 위한 대책이 필요함.
  - 유럽그린딜 시행 시 공정전환(Just Transition)을 핵심 개념으로 포함시켜 노동자 및 소외지역 지원 중<sup>10)</sup>
  - 파리협정과 국제노동기구 등 국제사회 역시 공정전환을 강조

10) 장영욱, 오태현, 이현진, 윤형준(2020. 9. 29), 「유럽 그린딜이 한국 그린뉴딜에 주는 정책 시사점」, 오늘의 세계경제 20-24, 대외경제정책연구원.

- 이를 지원하기 위해 사회기구기금을 신설하고 2025~32년 사이 약 722억 유로를 편성함.
  - 건축물 및 육상운송 관련 ETS 도입으로 인해 영향을 받은 가구, 차량 이용자, 소상공인 등에 대한 지원
  - 에너지효율 달성을 위한 건물 리모델링, 청정 냉난방, 재생에너지 사용 등에 투자 지원
  - 취약가구에 직접 소득 보전 및 금융 접근성 제고
- EU 회원국 중 저소득국가의 친환경적 구조 전환 보조
  - 현대화기금 확대를 통해 청정에너지 사용 지원
  - ETS의 무상할당량을 저소득국가에 더 많이 제공함으로써 해당 국가 수익 증대

### 3. 한국에 대한 시사점

■ [중간 목표 이행] 2050년 탄소중립 목표를 달성하기 위해서 향후 10년간 탄소감축 목표를 점검하고 차질 없이 이행할 필요가 있으며 이를 법제화하여 구속력을 높이는 노력이 수반되어야 함.

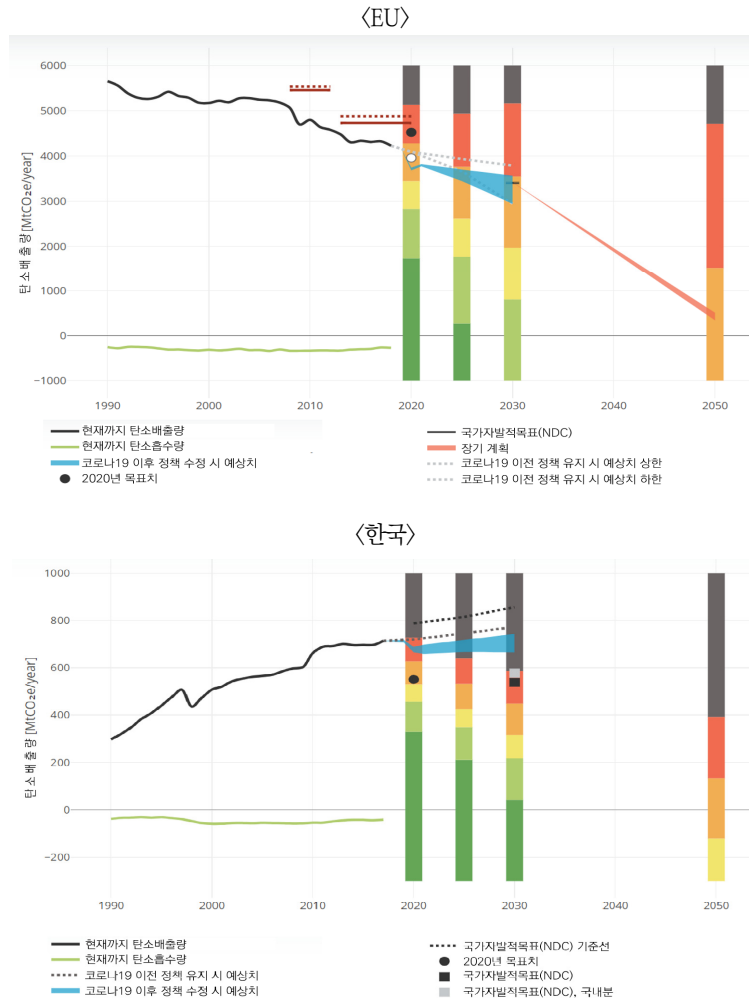
- EU는 유럽 그린딜에서 제시한 2050년 탄소중립 목표 달성을 위해 향후 10년이 중요하다는 인식하에 1990년 수준 대비 55%라는 중간목표를 제시함.
  - 1990년부터 이미 탄소배출량은 꾸준히 감소해왔으며 감소폭을 더 늘리기 위한 노력으로서 이번 입법안을 고안함(그림 4 참고).
  - 목표 달성을 위해 사회·경제 전 분야의 구조적인 전환이 필요하다는 사실을 지속 강조
- 탄소감축 노력에 구속력을 부여하기 위해 법제화를 시도함.
  - 총론으로서 유럽 기후법이 올 6월 30일 채택된 데 이어 각론으로서 12개 입법안을 제시
  - 'Fit for 55'는 규정 및 지침을 재·개정함으로써 탄소감축 관련 목표에 구속력을 부여하였으며, 위반 시 불이익뿐 아니라 준수에 따르는 인센티브를 제공하여 신속한 친환경 구조 전환을 지원함.
- 한국은 2020년 10월 2050년 탄소중립을 선언한 데 이어 최근 동 목표를 반영한 「한국판 뉴딜 2.0 추진 계획」을 발표한 바 있음.<sup>11)</sup>
  - 그린 뉴딜 분야에 '탄소중립 추진기반 구축'이 추가되었으며 배출권거래제, 순환경제, 탄소흡수원 관리 등의 내용이 포함됨.
  - 2030년까지 중간목표는 2017년 수준 대비 24.4% 감축으로 다소 소극적인 편이나, 2025년 이전에 추가적인 감축목표를 명시하기로 계획 중임.<sup>12)</sup>
  - 우리나라의 탄소배출량은 지속적으로 상승해왔기 때문에, 향후 10년간 감축노력이 2050년 탄소중립 달성의 분수령이 될 것으로 예상됨(그림 4 참고).
  - 한국판 뉴딜과 관련하여 「그린뉴딜기본법 및 기후변화대응법」, 「에너지 전환 및 분권법」, 「미래모빌리티법」 등이 발의되어 있으며 조속한 통과를 위한 노력이 필요함.<sup>13)</sup>

11) 정부 합동 보도자료(2021. 7. 14), 「한국판 뉴딜 2.0 추진계획」, <https://www.knewdeal.go.kr/>(검색일: 2021. 7. 19).

12) 외교부 보도자료(2020. 12. 31), 「우리나라 국가온실가스감축목표(NDC) 및 장기저탄소발전전략(LEDS) 유엔기후변화협약사무국 제출」.

13) 이투데이(2021. 7. 17), <https://www.etoday.co.kr/news/view/2045192>(검색일: 2021. 7. 19).

그림 4. EU 및 한국의 탄소중립 목표 달성 로드맵



자료: Climate Action Tracker, <https://climateactiontracker.org/>(검색일: 2021. 7. 19).

■ [전환 비용 분담] 탄소중립을 이행 과정에서 탈락하는 산업, 노동자, 지역에 대한 국가적 지원이 필요함.

- EU는 유럽 그린딜에 이어 이번 탄소감축 입법안 패키지에서도 '사회적으로 공정한 전환(Socially Fair Transition)'을 강조함.
  - 에너지 효율화에 따른 비용이 취약계층에 전가되지 않도록 조세제도 조정
  - ETS와 CBAM으로 인해 발생하는 추가 수익을 친환경 전환 추진 기업에 재투자
  - 친환경·탄소중립 경제로 전환하는 과정에서 일자리를 잃는 노동자에게 교육 및 직업 훈련, 주거 등 제공
- 한국의 그린 뉴딜에도 공정한 전환 지원이 정책 및 입법 과제로 포함되나, 관련 정책의 적극 홍보와 시행이 요구됨.
  - 석탄발전 등 사업축소가 예상되는 위기지역 대상 신재생에너지 업종 전환 지원
  - 농업분야 온실가스 감축을 위해 지열, 폐열 등 재생에너지 설비 설치 지원
  - 「에너지전환지원법」 제정을 통해 소외 계층 참여 유도
- 한국판 뉴딜 2.0의 한 축으로 제시된 휴먼 뉴딜을 공정한 전환과 명시적으로 연결하는 방안 고려

■ [산업 경쟁력 강화 지원] ETS, 친환경 연료 사용, 내연기관 퇴출, 건축 리모델링 등에 수반하는 비용에 따라 산업경쟁력이 약화될 수 있으므로, 관련 산업의 반발을 줄이고 정착육할 수 있도록 지원이 필요함.

- EU는 '성장전략으로서 유럽 그린딜'을 강조하였으며, 탄소감축 노력이 경제성장과 배치되지 않음을 강조함.
  - 유럽의 탄소배출량은 1990년 대비 약 25% 감소하였으나 같은 기간 경제는 62% 성장함.<sup>14)</sup>
  - 현대화기금을 통해 친환경 기술 투자에 인센티브를 제공함.
- 국내외 친환경 구조 전환에 따른 국내 산업 피해를 최소화하기 위한 노력이 필요함.
  - 국내 가용기술 현황 및 산업구조를 고려한 환경정책 추진 및 유인구조 설계가 필요함.
  - 탄소국경조정제도 시행에 따라 국내 기업이 불이익을 입지 않도록 대비가 필요함.<sup>15)</sup> KIEP

14) EC COM(2021) 550 final, "Fit for 55": delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality."

15) 이천기, 박지현, 박혜리(2021. 7. 21), 「EU 탄소국경조정 메커니즘에 대한 통상법적 분석 및 우리 산업에의 시사점」, 오늘의 세계경제 21-15, 대외경제정책연구원 참고.