

조세 · 재정 BRIEF

kipf 한국조세연구원

2009. 5. 20

녹색성장을 위한 최근 외국 정책동향

요 약

- 선진국들은 지구온난화 방지를 위한 탄소배출 저감과 향후 성장동력 확보를 위해 신재생 에너지 보급 및 기술개발, 에너지 이용 효율성 향상 등을 추진
 - 주요 정책수단은 직접적 규제와 함께 재정(금융)지원, 조세정책
 - 재정(금융)지원은 시장성이 낮은 신재생에너지 개발 및 보급, 효율 개선 등에 인센티브로 이용
 - 직접적 규제는 시장 변화를 강제하기 위한 수단으로 주로 신재생에너지 보급 목표 및 에너지 이용 효율성 기준 등에 활용
 - 조세정책은 탄소세 등 상대가격구조 변화를 통해 시장수요를 친환경적으로 변화시키는 것으로 넓은 분야에 적용

- 우리나라도 직접적 규제와 지원정책을 조합하여 시장성 있는 녹색산업을 선정하고 성장동력으로 육성할 필요
 - 건물에너지와 자동차 부문에의 기술개발 및 효율화는 중점적 · 지속적으로 추진
 - 에너지 절약과 산업연관효과가 가장 큰 부문이므로 규제와 인센티브 병행으로 민간의 역할 강화 가능
 - 신재생에너지의 경우, 전력부문에서의 역할을 강화해야 하며 국내 부존여건, 기술수준 등을 감안하여 주된 분야를 선정할 필요
 - 유류 관련세와 자동차세도 에너지(혹은 탄소) 효율적 구조로 전환하여 관련 산업의 활성화를 유도할 필요

1. 전반적 동향

- 선진국들은 기존의 환경 및 기후변화 관련 대응정책을 최근 경기침체기를 맞아 성장전략과 연계하는 방향으로 강화
 - 상대적으로 기후변화 대응 노력이 앞서 있던 유럽과 일본 등의 뒤를 이어 미국과 캐나다 등도 정책노력을 강화하는 추세
 - 특히 상당수 국가들은 단순한 에너지 절약, 배출가스 저감 등의 정책에서 더 나아가 미래 기술의 개발을 통한 성장전략으로 연계

- 주요 정책수단으로는 재정(금융)지원과 함께 직접적 규제, 조세정책을 중점적으로 이용
 - 가장 널리 사용되는 정책수단은 재정(금융)지원으로 시장성이 낮은 신재생에너지 보급, 에너지 이용 효율성 향상, 에너지 신기술 개발, 녹색수요 확대에 인센티브로 이용
 - 직접적 규제는 시장변화를 강제하기 위한 수단으로 주로 신재생에너지 보급 목표 및 에너지 이용 효율성 기준 등에 활용
 - 조세정책은 탄소세 등 상대가격구조 변화를 통해 시장수요를 친환경적으로 변화시키는 것으로 넓은 분야에 적용

- 대상 분야는 주로 신재생에너지 보급, 에너지 이용 효율성 향상, 신기술 개발, 녹색수요 확대 등으로 구성
 - 대부분의 국가들이 단기적으로는 신재생에너지 보급, 에너지 이용 효율성 향상을 통해 환경유해물질 배출을 줄이고 장기적으로는 신기술 개발을 추진하는 구조
 - 조세정책은 주로 녹색수요 확대를 위한 가격구조 변화에 중점
 - 녹색수요 창출을 위한 세제지원은 탄소세 도입, 녹색상품 구매 등에 대한 소득세 공제와 자동차소비세의 친환경적 구조 변화가 주 내용

<표> 최근 주요국의 녹색성장 정책

수단\분야	신재생에너지 보급	이용효율성 향상	신기술 개발	녹색수요 확대
직접규제 - 효율규제 등	미국, 영국, 독일, 일본	미국, 독일, 일본		
재정(금융)지원 - 보조금 등	영국, 캐나다, 독일, 프랑스, 일본	미국, 영국, 캐나다, 독일, 프랑스, 호주, 일본	미국, 영국, 캐나다, 독일, 프랑스, 일본	캐나다, 독일, 프랑스, 호주, 일본
조세정책 - 소득세 - 법인세 - VAT - 연료세 - 자동차소비세 - 소비세 - 기타조세	프랑스 캐나다 프랑스	일본 영국 영국 영국		미국, 영국, 캐나다, 호주 미국 미국, 캐나다, 독일, 프랑스 미국
기 타	프랑스(자연보호), 호주(자연보호)			

□ 구체적으로 신재생에너지 보급 정책은 전력 및 난방부분에 집중

○ 신기술 개발 대상은 국가별 기술수준과 자연환경 등에 따라 다양하게 설정

- 태양광, 연료전지, 지열, 기타 재생에너지, 핵융합 혹은 핵연료 기술개발, 탄소추출 및 저장 기술 등 중에서 선택

○ 에너지 이용 효율화 정책은 주로 건물 및 자동차 효율 향상 정책이며 구조적인 수송구조 효율화, 열병합발전 확대 등도 포함

○ 녹색수요기반 확충 방안은 다양한 지원을 통해 녹색인프라 펀드, 환경지표 개발, 대중교통 이용촉진 정책, 쓰레기 배출가스 저감, 탄소세 등

2. 각 국가별 동향

가. 미국

- 미국은 전통적으로 지역 환경문제 중심의 정책을 유지해 왔으며 기후변화 등 지구환경적 변화에 대한 대응은 상대적으로 약하였음
 - 기후변화협약인 교토의정서에 대한 참가도 유럽 국가들에 비해 소극적
 - 최근에는 탄소세, 탄소배출권 거래 등 지구환경적인 문제에 대한 접근 노력을 강화하는 추세

- 새롭게 등장한 오바마 행정부는 녹색성장과 일자리 창출 등을 목표로 에너지효율화와 신재생에너지 보급 확대 정책을 추진
 - 성장과 일자리 창출을 위해 2009~2018년중 청정에너지, 그린카, 그린홈정책에 1,500억달러 투자
 - 기존 빌딩의 효율 향상 프로그램과 신규 빌딩에 대한 효율 규제 실시
 - 2030년까지 단계적으로 신규 빌딩의 탄소배출을 “0”으로 낮추는 정책
 - 신재생에너지 보급 확대를 위해 설비의무화 실시
 - 신재생에너지 비중을 2010년까지 10%, 2023년까지 25%로 확대
 - 의회를 중심으로 탄소세 도입방안을 논의 중

나. 영국

- 영국은 기후변화 문제와 관련하여 전략적이고 장기적인 접근을 통해 주도적인 역할을 수행
 - 유럽기후거래소를 유치하여 배출권(EUA¹) 선물, 옵션과 CER² 선물, 옵션 등을 거래

- 특히 2009년 예산안은 2020년까지 탄소배출량 34% 감축을 목표로 하고 있으며 기후 변화법에서 요구하는 최초의 탄소예산안으로 평가됨
 - 감축목표는 구속력 있는 수치로 이를 뒷받침하기 위해 기존의 정책을 강화하고 새로운 정책도 추가

□ 2009년 예산안상 주요 정책은 신재생에너지 확대, 에너지효율화, 저탄소 기술개발, 쓰레기 온실가스 배출감축 지원 등으로 구성

- 신재생에너지 사용 증대를 위해 자금지원과 함께 신재생 전력의 사용의무제 활용
 - 단기적으로 풍력투자 지원 강화
- 에너지 소비 효율화를 위해 교통, 차량, 가계, 기업 등에 대한 지원
- 저탄소 정책으로 기술개발 자금지원, 배출가스 거래제도 확대 등 시행
 - 주요 기술은 탄소포집 및 저장기술

□ 조세정책도 녹색성장을 위해 연료세 및 자동차세 조정, 쓰레기매립세 인상 등을 추진

- 연료세(Fuel Tax)를 지속적으로 인상하고 쓰레기 매립세를 £8/톤씩 2013년까지 인상 (2009년 4월 £40/톤)
- 저탄소차량 보급을 위해 자동차세율을 탄소배출량에 따라 결정

다. 독일

□ 독일은 에너지 공급 및 기후변화에 대한 종합적 대응책으로 2007년 29개 개별정책을 포함하는 프로그램 중심 계획을 수립

- 동 대책은 1, 2차 통합 에너지·기후대책으로 추진

- 1) EU Allowances: 유럽연합 회원국간 교토의정서 감축의무 이행 수단으로 지역 배출권 거래제도를 도입 하였는데 이 때 각 사업장에 할당된 배출권(EUA).
- 2) CER(Certified Emission Reduction): 청정개발체제(CDA)와 공동이행제도(JI)의 온실가스 감축프로젝트를 통해 발행된 배출권의 형태

- 1차 통합 에너지 · 기후대책(2007. 12)은 2010년까지 전기와 난방 생산에 재생에너지 사용을 2배 이상 증가시키는 것이 목적
 - 구체적으로 바람, 태양, 바이오매스, 지열을 이용한 에너지공급을 증가시키고 기존 자원 이용의 효율성 제고
 - 재생에너지 전력생산 비중을 25~30%(2020년)로 하고 재생에너지 난방 공급 및 열병합발전소 전력 생산비율을 증대

- 2차 통합 에너지 · 기후대책(2008. 6)은 기존에 설정된 목표 달성을 위해 고압송전시스템 구축과 기타 에너지효율화 대책 등을 포함
 - 고압송전시스템 확대로 새로운 재생에너지의 개발 및 송전을 확대
 - 에너지 절약지침 개정을 통한 신축주택 및 기존주택의 에너지효율 30% 개선과 심야저장 난방기구의 이용 배제, Smart Metering 도입, 대형차 개조시 인센티브 부여 등 시행

- 조세개혁으로 자동차세를 CO₂배출량에 근거하여 부과하도록 하는 방안을 2009년 7월부터 개정 시행

라. 일본

- Cool Earth 에너지혁신기술 계획(2008. 3)과 저탄소사회구축 행동계획(2008. 7)을 통해 중장기 계획과 실천계획을 마련
 - Cool Earth 에너지혁신기술 계획은 2050년까지 세계 온실가스 배출량 50% 축소를 목표로 태양광발전, 연료전지 자동차, 초고효율 열펌프 등을 중점과제로 선정
 - 저탄소사회구축 행동계획은 2050년까지 가스배출량을 현재보다 60~80% 감축하는 목표 제시
 - 태양광발전, CCS, 연료전지 등 혁신적 기술개발에 향후 5년간 300억달러 투입

- 저탄소사회구축 행동계획의 분야별 실천 계획
 - 태양광발전 도입량을 2020년 10배, 2030년 40배로 증대
 - 차세대자동차, 에너지 절약형 건물과 가전제품을 보급
 - 2020년까지 신차 중 50%를 차세대자동차로 전환하기 위해 지원
 - 저탄소정책으로 상품, 서비스에 대한 배출량 표시를 2009년 시범 실시
 - 환경비즈니스 자금 공급을 위해 금융·자본시장 환경 정비

- 조세정책에서도 세제의 그린화를 추진
 - 에너지 절약주택 보수공사 비용 세액공제(2010년까지), 에너지 수급 구조개혁 설비투자 및 자원생산성 설비투자 즉시상각(2011년 3월까지)
 - 자동차중량세를 일정 배기가스 성능을 갖춘 경우 2012년 4월까지 50~100%를 한시적으로 감면

마. 기타 국가

- 캐나다의 경우, 2009 예산안을 통해 핵융합발전과 난방시설 및 주택의 에너지 절약, CCS 기술개발에 집중 지원
 - 조세제도도 태양 및 풍력 발전설비 설치용 토지에 대한 물품세(GST) 등을 면제하고 청정에너지 설비에 대한 가속상각 허용
 - 그 외 대중교통 이용권 구매 세금공제를 2006. 7월부터 시행
- 프랑스는 2010 Key Technologies Project(2006. 10)와 그르넬 종합환경대책(2008. 10)을 통해 녹색성장을 추구
 - 2010 Key Technologies Project를 통해 태양에너지, 청정자동차 등을 미래 핵심 성장 동력으로 선정

- 그르넬 환경종합대책을 통해 재생에너지 개발 지원과 건물·교통 효율화를 추진
- 조세정책도 주택개량 및 친환경차량 구입을 지원
 - 친환경품목에 낮은 세율로 부과하는 Green VAT 도입을 검토하고 자동차 탄소기준 세제를 2008년 1월부터 도입
 - 바이오디젤 및 바이오에탄올에 대한 유류세 공제는 축소

3. 시사점

- 선진국들은 지구온난화 방지를 위한 탄소배출 저감과 향후 성장동력 확보를 위해 신재생 에너지 보급 및 기술개발, 에너지 이용 효율성 향상 등을 추진
 - 주요 정책수단은 직접적 규제와 함께 재정(금융)지원, 조세정책
 - 재정(금융)지원은 시장성이 낮은 신재생에너지 개발 및 보급, 효율 개선 등에 인센티브로 이용
 - 직접적 규제는 시장 변화를 강제하기 위한 수단으로 주로 신재생에너지 보급 목표 및 에너지 이용 효율성 기준 등에 활용
 - 조세정책은 탄소세 등 상대가격구조 변화를 통해 시장수요를 친환경적으로 변화시키는 것으로 넓은 분야에 적용

- 구체적 방안은 국가별 특성을 감안하여 추진하고 있으나 건물에너지 효율화, 신재생에너지의 전력 중 비중 확대, 친환경자동차 보급 등은 공통적으로 추진되는 사항임
 - 건물에너지 효율화는 규제와 지원을 통해 이루어지고 있는데 미국, 영국, 일본, 독일, 캐나다 등 대부분의 국가에서 중점과제로 추진
 - 신재생에너지의 역할 강화를 위해 법적 규제를 활용
 - 발전부문 내 역할 강화를 위해 영국, 독일은 법적 장치를 활용하였으며 미국도 신재생 에너지 보급 확대를 위한 설비의무화 규정

- 태양광발전의 확대는 일본, 프랑스 등에서 중점과제로 선정
 - CCS 기술개발도 일본, 캐나다, 영국의 공동 개발과제
- 그 외 친환경자동차 보급 및 신기술개발 지원도 다양한 국가에서 실시

□ 국가별 특성을 감안한 정책도 다양하게 존재

- 독일의 열병합발전 확대, 원자력 강국인 캐나다의 핵융합기술개발, 영국의 해안풍력개발과 쓰레기매립세, 독일과 일본의 연료전지 및 수소기술형 엔진개발 등이 사례
 - 호주는 수자원 확보, 탄소제거 숲, 토지보전 계약 등을 통한 자연활용정책도 중점적으로 추진
- 수송부문의 효율화를 위해 자동차세의 탄소세화를 독일, 영국 등 유럽 국가를 중심으로 시행
 - 전반적인 탄소세 도입 논의도 미국, 캐나다 등에서 진행

□ 우리나라도 국내 기술수준과 국내 공급여건 등을 감안하여 녹색산업의 중점 육성대상을 확정해 나갈 필요

- 기술수준을 고려하지 않은 전반적인 신재생에너지 공급 확대방안은 비용 대비 국내기술 개발에의 기여가 낮아지기 때문
 - 단 범용적으로 이용될 수 있는 CCS 기술 등에 대한 정부와 민간의 적극적 투자 필요
- 우선 건물에너지와 자동차 부문에의 기술개발 및 효율화는 중점적·지속적으로 추진할 필요
 - 에너지 절약과 산업연관효과가 가장 큰 부문이므로 규제와 인센티브의 병행으로 민간의 역할 강화
 - 동시에 열병합발전의 확대로 전반적인 에너지 효율을 제고할 필요
- 신재생에너지의 경우, 전력부문의 대체 등을 위해 국내 부존여건 등을 감안하여 주 분야를 선정할 필요

- 원활한 신재생에너지 공급을 위해 전력회사 구입가 인상과 송전망과의 원활한 연계체계를 구축할 필요
- 유류세와 자동차세를 중심으로 우선 에너지(혹은 탄소) 효율적 구조로 전환할 필요
 - 산업부문의 유류세는 저율과세할 수 있으나 절약인센티브를 제공하기 위해 소비량에 따른 세율 인상을 고려할 필요
 - 자동차세제는 소비세, 보유세를 신차부터 개편하여 친환경자동차의 보급을 촉진

〈부록〉 외국정책의 세부 내용

1. 미국

- 성장과 일자리를 위해 2009~2018년중 청정에너지, 그린카, 그린홈정책에 1,500억달러 투자
 - 청정에너지 개발에 대한 정부투자 확대: R&D지원(\$60억→\$120억)
 - 2020년까지 CO₂ 10% 감축을 의무화하는 저탄소연료기준 설정
 - 민간의 기술투자과 혁신을 유도
 - 2015년까지 그린카, 그린홈 보급 정책 추진

- 2008년 구제금융법(HR 124)과 2009년 경기부양법(HR 1)을 통해 에너지 효율 개선방안에 대한 단기적 조세지원 강화
 - 재생에너지 세액공제를 연장, 탄소배출 환수에 대한 세액공제 허용
 - 고효율 생활제품 세액공제, 효율개선 가정의 세액공제, 자동차 세액공제, 기업의 에너지 투자세액공제 등 허용

- 탄소배출량 감소를 위한 탄소세 도입법안(의원 제안) 2건 논의중
 - Stark의원안(HR 594)
 - 판매하는 과세대상 연료(석탄, 석유 및 석유제품, 천연가스)의 탄소함유량에 따라 소비세를 부과하는 방안
 - 탄소 톤당 \$10의 세금을 부과하되 1990년 CO₂ 배출량을 20% 이상 초과하지 않는 다음 연도까지 세금을 매년 톤당 \$10씩 인상
 - Larson의원안(HR 1337)
 - 과세대상 연료(석탄, 석유 및 석유제품, 천연가스)의 탄소함유량에 따라 소비세를 부과하고 Energy Security Trust Fund로 세수 활용

- 탄소 톤당 \$15의 세금을 기준으로 매년 톤당 \$10씩 인상. 단 5년 후 환경청(EPA) 목표량을 충족하지 못할 경우 매년 \$15씩 인상
- 국내 제조업자 보호를 위해 탄소집약 제품의 수입에 대해 탄소등가수수료 부과를 허용

2. 영국

- 2009년 예산안상의 계속적 정책은 신재생에너지 확대를 위한 지원, 에너지 효율화, 저탄소 기술개발 지원, 쓰레기 온실가스 배출감축 지원 등으로 구성
- 2020년까지 신재생에너지 사용비율 증대를 위해 자금지원과 함께 신재생 전력의 사용의무제 (Renewable Obligation; RO) 활용
 - 신재생에너지 사용의무제는 전력공급업체가 일정 비율의 전력을 신재생에너지원에서 의무적으로 공급하는 것으로 2007년 EU정상회의에서 합의한 비율을 목표(2010년 10%, 2020년 20%)
 - 정부지원 20억GBP(2020년까지)로 민간부문 투자 촉진
- 에너지 소비 효율화를 위해 교통, 차량, 가계, 기업 등에 대한 재정지원
 - 철도 및 대중교통 지원, 친환경자동차 기반시설 확충 등(232억GBP)
 - 탄소배출 감축 목표, 지역에너지 절약프로그램, 에너지 저축신탁, 에너지 절약공제, 부가가치세 저세율 적용 등(89억GBP)
 - 단열재 설치 등 주택에너지 절약프로그램(68억GBP)
 - 기타 연료효율을 감안한 자동차소비세 부과 등 시행
- 저탄소정책
 - 저탄소 기술개발 및 확산에 자금지원(17억GBP)
 - 쓰레기로부터 온실가스 감축(24억GBP)
 - EU배출가스 거래제도에 비행기를 포함(2012)하고 2008년 11월부터 탄소경매 실시

- 2009년 예산안상의 신규정책은 풍력투자 확대, 탄소포집 및 저장기술 개발, 저탄소산업 지원을 추가
 - 신재생에너지 사용의무제(RO)의 목표치 달성을 위해 해안 풍력투자 지원을 5.3억GBP 확대, 동시에 유럽투자은행 차입을 통해 40억GBP를 신재생에너지 프로젝트에 추가로 투입
 - 저탄소 산업 및 녹색 제조업 지원에 4.1억GBP, 탄소포집 및 저장기술(Carbon Capture & Strorage; CCS) 등 기술개발에 0.6억GBP 투입
 - CCS는 2007년부터 시범사업, 2011~2014년 상용화 계획

- 조세정책도 녹색성장을 위해 연료세 및 자동차세 조정, 쓰레기매립세 인상 등을 추진
 - 연료세(Fuel Tax)를 지속적으로 인상
 - 2009년 4월 리터당 1.84펜스, 9월 2펜스, 2010~2013년 동안 매년 4월 리터당 1페니 인상³⁾
 - 쓰레기매립세를 £ 8/톤씩 2013년까지 인상(2009년 4월 £ 40/톤)
 - 저탄소차량 보급을 위해 자동차세율을 탄소배출량에 따라 결정
 - 2009년 구간 수 세분(7개→13개), 2010년부터 구간간 세율 차이 확대

3. 독일

- 1차 통합 에너지·기후대책(2007. 12)은 2010년까지 전기와 난방 생산에 재생에너지 사용을 2배 이상 증가시키는 것이 목적
 - 구체적으로 바람, 태양, 바이오매스, 지열을 이용한 에너지 공급을 증가시키고 기존 자원 이용의 효율성 제고(2008년 예산 33억유로)
 - 우선 재생에너지법을 개정하여 2020년까지 전력생산의 25~30%를 재생에너지로 공급 (현재 13% 수준)
 - 재생에너지난방법을 개정하여 2020년까지 난방수요의 14%를 재생에너지로 공급 → 신규건물 재생에너지 사용의무, 기존건물 보조금 증액
 - 2030년까지 가스공급의 10%를 바이오가스로 공급토록 규정

3) 2009년 5월 기준 연료세는 무연기술린과 중유 0.5419 £/ℓ, 경유 0.6319 £/ℓ 수준

- 에너지효율화를 위해 열병합발전소 전력생산비율을 현재 12%에서 2020년까지 25%로 증가(발전소 건설에 매년 7.5억유로 투입)
 - 건물에 대한 에너지 효율화 요건을 점차 강화

- 2차 통합 에너지 · 기후대책(2008. 6)은 기존에 설정된 목표 달성을 위해 고압송전시스템 구축과 기타 에너지효율화 대책 등을 포함
 - 고압송전시스템 확대로 새로운 재생에너지의 개발 및 송전을 확대
 - 에너지 절약지침 개정을 통한 신축주택 및 기존주택의 에너지효율 30% 개선과 심야 저장 난방기구의 이용 배제, Smart Metering 도입, 대형차 개조시 인센티브 부여 등 시행
 - 임대용 자산 난방비 배분 지침 개정을 통해 공동소비 비율을 축소
 - 대형차량 중 저배출 트럭과 기존차량 개조시 통행료 인센티브 제공

- 최근 경제위기에 대응한 1, 2차 경기부양대책(2008. 6, 2009. 1)에서도 기존 에너지 · 기후 대책을 뒷받침할 수 있도록 정책수단 제시
 - 건물에너지 효율화를 위해 2009~2011년 동안 30억유로 추가 투입
 - 연료전지 및 수소기술형 엔진개발에 5억유로 지원, 9년 이상 된 자동차를 환경친화적 자동차로 구입시 2,500유로 보너스 지급

- 조세개혁으로 자동차세를 CO₂ 배출량에 근거하여 부과하도록 하는 방안을 2009년 7월부터 개정 시행
 - 자동차세가 부과되지 않는 CO₂ 배출량 기준을 지속적으로 축소하고 배출량이 증가할 때마다 누진과세
 - 기존차량은 2013년부터 CO₂ 기반 자동차세를 적용
 - 제도개선으로 자동차 세수는 현재 주정부에서 연방정부로 변경되며 특별법을 통해 주정부 세수를 보전

4. 일본

- Cool Earth 에너지혁신기술 계획(2008. 3)과 저탄소사회구축 행동계획(2008. 7)을 통해 중장기 계획과 실천계획을 마련
 - Cool Earth 에너지혁신기술 계획은 2007년 5월 총리 주도로 2050년까지 세계 온실가스 배출량 50% 축소를 목표로 제안되었고 전문가회의를 토대로 2008년 3월 에너지혁신기술 계획으로 발표
 - 중점 개발을 위한 에너지혁신기술로 태양광발전, 연료전지 자동차, 초고효율 열펌프 등을 선정하고 국제협력 추진방향도 제시
 - 저탄소사회구축 행동계획은 2050년까지 가스배출량을 현재보다 60~80% 감축하는 목표제시
 - 실천계획으로 다른 나라 지원을 위한 100억달러(5년 누계) 수준의 Cool Earth Partnership 추진
 - 태양광발전, CCS, 연료전지 등 혁신적 기술개발에 향후 5년간 300억달러 투입

- 저탄소사회구축 행동계획의 분야별 실천 계획
 - 태양광발전 도입량을 2020년 10배, 2030년 40배로 증대
 - 3~5년대 발전단가를 현재의 50% 수준으로 저감
 - 주택, 산업, 공공부문에 대한 태양광발전 설치, 기술개발 등을 지원
 - 에너지 효율화를 위해 차세대자동차 보급과 에너지 절약형 건물과 가전제품을 보급
 - 2020년까지 신차 중 50%를 차세대자동차로 전환하기 위해 지원
 - 에너지 절약 주택 및 빌딩 신축/개축을 지원하고 에너지 절약 성능이 확보된 200년 주택을 보급
 - 저탄소정책으로 상품, 서비스에 대한 온실가스 배출량 표시를 2009년 시범 실시
 - 환경비즈니스 자금 공급을 위해 금융·자본시장 환경정비

- 경제위기에 대한 대책(2008. 8과 2009. 4)에서도 저탄소정책 지원방안을 제시
 - 2008. 8월 대책에서는 신에너지 보급을 위한 세제 및 재정융자제도를 실시하고 교통분야 등 에너지 효율화 방안 제시
 - 가정 · 기업 · 공공시설 등에의 태양광발전 도입 및 투자촉진을 위한 세제조치 및 융자제도 실시
 - 신에너지 도입의무 등 규제조치 충실화
 - 2009. 4월 대책은 성장전략으로 저탄소 혁명을 제시하고 태양광발전, 저연비차량 및 에너지 절약제품, 교통기관 · 인프라 혁신을 추진
 - 스쿨뉴딜⁴⁾을 통해 2020년경 태양광 발전을 20배로 증가: 가정 발전 태양광전력을 현재 2배 가격으로 매입하는 제도를 신설하고 원가를 현재의 50%로 축소, 공공 건축물, 주택 등에 태양광발전 도입 촉진
 - 에코자동차를 2020년까지 신차의 50% 보급 추진: 환경대응차의 보급, 촉진을 위한 보조금 지급, 공용차의 대체 촉진, 그린가전 보급을 위한 에코포인트 활용
 - 건축물 무배출화(신축 공공건물은 2030년까지 무배출화), 에코하우스 보급 확대(3년간 300만호) 등 시행

- 조세정책에서도 세제의 그린화를 추진
 - 에너지 절약주택 보수공사 비용 세액공제(2010년까지), 에너지수급 구조개혁 설비투자 및 자원생산성 설비투자 즉시상각(2011년 3월까지)
 - 자동차중량세를 일정 배기가스 성능을 갖춘 경우 2012년 4월까지 50~100%를 한시적으로 감면

문의처 _ [전병목](mailto:byungj@kipf.re.kr) 기획조정실장(byungj@kipf.re.kr, 2186-2120)

4) 스쿨뉴딜은 태양광패널을 이용한 개보수, 환경정비 일체를 말함