

프랑스, 탄소세 도입 3년만에 흑자

2012년 흑자규모 182억원 달해 ... 시장경쟁력 향상위해 도입 불가피

2015년 도입이 예정된 저탄소자동차 협력금제도(탄소세)를 둘러싸고 환경부와 산업통상자원부가 치열한 공방을 벌이고 있는 가운데 탄소세를 시행하고 있는 프랑스가 1300만유로(약 182억원)의 흑자를 냈다는 연구 결과가 발표됐다.

프랑스 지속가능발전위원회(CGDD)의 경제·조사·지속가능발전 통합부(SEEIDD)가 발표한 <2008-2012 저탄소차 협력금제도의 경제적 평가> 보고서에 따르면, 프랑스는 2008년 탄소세를 도입한 이후 첫 2년 동안 적자를 기록했지만 소비자와 생산기업이 가격 신호에 반응함에 따라 2010년 예산 균형을 되찾았고 2012년까지 5년 치를 사회·경제학적으로 결산한 결과 흑자를 기록한 것으로 나타났다.

프랑스는 보너스-멜러스와 슈퍼보조금 등 2종의 저탄소차 협력금제도를 실시하고 있다.

보너스-멜러스는 이산화탄소(CO₂) 배출량이 적은 차에게 보조금을 주고 많은 차는 부담금을 물리는 제도이며, 노후차량을 폐차하고 저탄소자동차를 구입하면 슈퍼보조금을 별도로 지급한다.

프랑스는 탄소세 도입 첫해인 2008년 보조금 5억5500만유로, 슈퍼보조금 1400만유로를 지출했고 부담금 2억6100만유로를 걷어 3억800만유로의 적자를 기록했다.

그러나 2012년에는 지출이 1억7710만유로로 대폭 감소한 반면 부담금은 2억1900만유로로 비슷한 수준을 유지해 적자폭이 4300만유로로 86.0% 급감했다.

뿐만 아니라 연료를 덜 소비하는 저탄소자동차가 증가해 20억유로의 연료소비 이득을 거두었고 신차당 CO₂ 배출량이 평균 3% 감소해 총 5억2700만유로의 CO₂를 절감했다.

국내에서도 환경 보호와 글로벌 경쟁력 확보 차원에서 탄소세 도입이 필요하다는 목소리가 커지고 있다.

시장 관계자는 “이산화탄소 배출량은 연비 효율성과 반비례하기 때문에 탄소세는 지구온난화를 막는 환경 규제인 동시에 연비 규제”라면서 “글로벌 시장에서 연비·친환경 경쟁을 피할 수 없는 만큼 국내도 관련 규제가 필요하다”고 말했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2014/05/28>