Ⅰ. 일본 정부의 지구온난화 방지를 위한 가정부문 대책

일본 정부는 지난 6월 25일 교토의정서(京都議定書)에 의해 의무화된 온실가스 삭감 목표를 달성하기 위해, 일반 가정에서 매월 전기료나 가스료를 어느 정도 절약하면 좋은가 라고 하는 시험적 계산치를 정리했다. 가정으로부터의 이산화탄소 배출량은 지속적으로 늘어나고 있기 때문에, 알기 쉬운 수치적 목표를 제시하고 에너지 절약을 독려하는 것이 목적이다.

일본 정부는 교토의정서의 삭감 목표(온실가스 전체를 1990년도비 6% 삭감)를 달성하기 위해, 2010년도 가정으로부터의 이산화탄소 배출량을 1990년도 대비 6% 증가에 머무르게 하는 것을 목표로 삼고 있다. 그러나 실제로는 2002년에 이미 38.8% 증가하고 말았다. 일본은 삭감 목표를 달성하기 위해서 2010년도의 세대별 에너지 소비량을 2002년도 대비 약 10% 삭감해야 한다.

그러나, 막연한 수치를 내세워도 어느 정도 에너지 절약에 노력하면 좋을지 알기 어렵기 때문에 일반 국민에게 친근한 광열비를 국민행동의 잣대로 제시한 것이다. 구체적으로는 일본 전국을 10개 지역으로 나누고 각 지역이 전기, 도시가스, 천연가스, 등유를 어느 정도 비율로 이용하고 있는 가에 대한 실태조사를 바탕으로, 단독주택과 집합주택으로 나누어 독신, 2인, 3인, 4인 이상의 세대별로 광열비를 산출했다.

예를 들면, 관동지구(전력과 도시가스를 이용)의 경우, 단독주택 4인 이상 세대의 전기료는 1만 1400엔, 가스료는 5900엔이며, 2인 세대의 전기료는 7700엔, 가스료는 4100엔(월액 기준)이다. 그리고 집합주택 4인 이상 세대의 전기료는 9200엔, 가스료는 5100엔이다. 일본 정부는 개인과 지역이 더욱 실태에 맞는 측정치를 산출해 나가이를 공개할 방침이다.

〈한국과학기술정보연구원 제공〉

Ⅱ. 자동차산업, 이산화탄소 감축에 좀 더 많은 노력 필요

유럽위원회(European Commission)가 발간한 최근 연간 보고서에 따르면, 유럽, 일본, 한국의 자동차 회사들은 1998년 EU와 맺은 자발적 합의 기준에 부합하는 자동차를 만들기 위해서, 신형차 이산화탄소 배출량을 2배 이상 감소할 수 있는 개선책을 내놓아야 한다. EU 자동차산업협회 Acea는 곧 목표치에 달성해야 한다고 밝히면서 "비준을 더 이상 미룰 수 없다"고 말했다.

자발적 합의 기준에 따라, 2003년 신형차의 배출량은 전년도 대비 1.2% 감소했다. Acea는 이런 감소를 위해 최선을 다했다. 그래서 Acea 구성국 신형차의 2003년 평균 배출량은 163g/km였다. 일본과 한국 자동차제조업체는 여전히 평균 170g/km 이상을 보이고 있다. 그 결과 Acea 구성국들은 목표치인 2008년까지 140g/km에 도달하기 위해 매년 2.8% 감소해야 한다고 유럽위원회는 예상한다. 그러나 배출량이 많은 일본과 한국의 기업들은 연간 3.1%와 3.6%를 각각 감소해야만 2009년까지 목표치에 겨우 도달할 수 있다.

보고서에 따르면 이산화탄소 배출량은 1995년 수준보다 12%나 감소했다. 이것은 오염물질을 덜 배출하는 자동차 세금감면과 같은 시장의 변화보다는 "압도적으로" 기술력의 증가 때문이다. 오염물질을 덜 배출하는 자동차는 1995년과 2003년 사이에 "상대적으로 적은 비율"을 차지하고 있다. 유럽위원회는 다음 주까지 부분적으로 이산화탄소 배출량 기준으로 자동차에 세금을 매겨야 한다. 그러나 이렇게 연료 효율적인 자동차에 따라 세금을 붙이는 것은 "매우 보잘 것 없는 계획"이다. 이에 대한 검토는 연말에 이루어질 것이다. 또한 140g/km 목표치를 EU의 정치적 입김이 들어간 120g/km 목표치와 비슷하게 맞추려는 노력도 연말부터 시작될 것이다.

그러나 자동차 제조업자들은 120g/km 목표치에 찬성하지 않는다. 따라서 이들은 EU로 하여금 자발적 참여와 부과 제한치를 포기하게 하려고 한다. 몇몇 EU 정부는 작년에 법을 지지하는 입장을 보였다. 이들이 제안한 한 가지 시스템은 EU의 산업체 이산화탄소 배출 거래안(EU's industrial CO2 emission trading scheme)과 유사한 배출거래권(tradable emission permits)을 만드는 것이다.

좀더 얘기를 한다면 자동차 회사의 최고경영자인 Peugeot Jean-Martin Folz는 EU 정부에게 신형차에 엄격한 배출기준을 적용하기 보다는 낡고 오래된 차를 폐차하는데 보조금을 지급해 줄 것을 요청했다고 파이낸셜 타임스는 보도했다. Folz는 차 한대 당 1000유로를 지원해 준다면 이것이 오염물질을 덜 발생시키는 좀 더 "현명한" 방법이라고 말했다.

〈한국과학기술정보연구원 제공〉