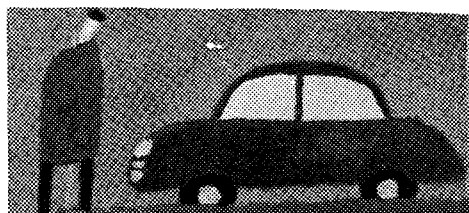


# EC의 자동차배출기준 강화

지난 6월 8일부터 부르셀에서 열린 EC 환경 장관회의는 1992년 7월 이후 EC지역에서 생산되는 배기용량 1400cc 이하 자동차에 대하여 미국과 동일한 배출허용기준을 적용키로 결의하였다. 또한 6개월 후인 '93년부터는 1400cc 이상의 모든 차종에 대하여서도 동일기준을 적용키로 결정하였다. 이같은 EC의 결정은 소형차 생산비중이 높은 유럽대륙의 자동차업체 특히 환경개선 노력에 비교적 소극적이었던 남유럽(이태리와 프랑스)의 자동차 메이커들에게 큰 타격이 될 것으로 예상된다.

- EC의 이같은 환경기준 강화는 최근 실시된 유럽의회선거에서 환경주의자들이 대거 당선된 것과 관련하여 볼 때, 환경문제가 EC의 가장 중요한 우선정책과제로 등장하고 있음을 의미하는 것이다. EC위원회는 이번 자동차 배출기준의 강화가 소형자동차에 의한 대기 환경오염의 70%를 감축시키는 효과를 가져올 수 있을 것으로 전망하고 있다. 동 위원회는 배출기준 강화에 따른 소비자가격의 상승을 구매자에 대한 세제혜택의 실시로 상쇄시킬 수 있을 것으로 예상된다.
- 1985년에 결의('85 Luxembourg Conclusions)된 EC의 기존 자동차 배출허용기준은 CO 6-11 g/km, 1.6-4 g/km, NOx 0.8-1.5 g/km였으며 '88-'89년 이후부터 생산되는 차량에 대한 권고사항이었다. 그러나 이같은 수준은 미국이나 일본의 적용기준보다 약 4배이상 느슨한 것이었다.
- 미국의 현행 배출허용기준은 CO 2.1 g/km, HC 0.25 g/km, NOx 0.62g/km이며, '83년 이후 생산 차량부터 적용되어 왔다.
- EC각국은 이번 조치로 인한 경과사항으로

지금부터 1992년까지 저공해차량 구매자에 대해 세제혜택제도를 실시키로 하였다. 네델란드는 이미 지난 2월 저공해차량 구매자에 대하여 일정 세액(EC기준 : 850 길더, 미국기준 : 1700 길더) 공제원칙을 제도화 하였다(에너지동향, 1989.2.13).



- 유럽 자동차업체는 EC의 배출기준 강화와 함께 적용시점 이후부터의 이행 의무조항에 대하여 우려를 나타내고 있다. 업계측은 강화된 기준을 만족시키기 위해서는 조정기간이 적어도 3년반은 필요하다고 주장하고 있다. 또한 정화장치(Catalytic Converters) 부착에 따른 추가부담이 7~12%에 이를 것으로 예상되어 유럽대륙에서 미국, 일본의 자동차메이커와 경쟁력이 뒤떨어질 것을 우려하고 있다.
- 자동차업체는 소비자에 대한 세제 혜택도 결국은 미국과 일본의 자동차메이커에 대한 EC시장 확대 기회만을 제공할 뿐이라고 우려하고 있다. 왜냐하면 저공해장치의 추가부착에 따른 소비자부담은 약 10% 늘어날 것인데 반하여 이미 이같은 장치가 부착된 일본 및 미국자동차 구매자에게는 추가부담없이 세제혜택이 주어질 수 있기 때문이다.
- 특히 소형차의 생산비중이 높은 이태리Fiat사, 프랑스의 Peugeot사와 Renault사 등이 EC의 배출허용기준 강화로 시장경쟁력 확보에 큰 우려를 나타내고 있다. \*