

# EC의 자동차배출기준 강화

**지난** 6월 8일 부뤼셀에서 열린 EC환경장관회의는, 오는 1992년 7월 이후 EC 지역에서 생산되는 배기용량 1,400cc 이하 자동차에 대하여 美國과 동일한 배출허용기준을 적용키로 결의하였다. 또한 6개월 후인 오는 '93년부터는 1,400cc 이상의 모든 차종에 대하여서도 동일기준을 적용키로 결정하였다.

이같은 EC의 결정은 소형차 생산비중이 높은 유럽 대륙의 자동차업계 특히 환경개선 노력에 비교적 소극적이었던 남유럽(이탈리아와 프랑스)의 자동차 메이커들에게 큰 타격이 될 것으로 예상된다.

EC의 이같은 환경기준 강화는 최근 실시된 유럽회의선거에서 환경주의자들이 대거 당선된 것과 관련하여 볼 때, 환경문제가 EC의 가장 중요한 우선정책과제로 등장하고 있음을 의미하는 것이다. EC위원회는 이번 자동차 배출기준의 강화가 소형자동차에 의한 대기환경 오염의 70%를 감축시키는 효과를 가져올 수 있을 것으로 전망하고 있다. 이 위원회는 배출기준 강화에 따른 소비자가격의 상승을 구매자에 대한 세제혜택의 실시로 상쇄시킬 수 있을 것으로 예상하고 있다.

1985년에 결의('85 Luxembourg Conclusions)된 EC의 기존 자동차 배출허용기준은 CO 6~11g/Km, HC 1.6~4g/Km, NOx 0.8~1.5g/Km였으며, '88~'89년 이후부터 생산되는 차량에 대한 권고사항이었다. 그러나 이같은 수준은 美國이나 日本의 적용기준보다 약 4배 이상 느슨한 것이었다.

美國의 현행 배출허용기준은 CO 2.1g/Km, HC 0.25g/Km, NOx 0.62g/Km이며, '83년 이후 生産車兩부터 적용되어 왔다.

EC각국은 이번 조치로 인한 경과사항으로 지금까지 1992년까지 低公害차량 구매자에 대해 세제혜택제도를

실시키로 하였다. 네덜란드는 이미 지난 2월 저공해차량 구매자에 대하여 일정 세액(EC기준: 850길더, 美國기준: 1,700길더) 공제원칙을 제도화하였다.

유럽 자동차업계는 EC의 배출기준 강화와 함께 적용시점 이후부터의 이행 의무조항에 대하여 우려를 나타내고 있다. 업계측은 강화된 기준을 만족시키기 위해서는 조정기간이 적어도 3년반은 필요하다고 주장하고 있다. 또한 정화장비(Catalytic Converters) 부착에 따른 생산비 추가부담이 7~12%에 이를 것으로 예상되어 유럽대륙에서 美國, 日本의 자동차메이커와 경쟁력이 뒤떨어질 것을 우려하고 있다.

자동차업계는 소비자에 대한 세제혜택도 결국은 美國과 日本의 자동차메이커에 대한 EC시장 확대 기회만을 제공할 뿐이라고 우려하고 있다. 왜냐하면 저공해장비의 추가부착에 따른 소비자부담은 약 10% 늘어날 것인데 반하여, 이미 이같은 장치가 부착된 日本 및 美國자동차 구매자에게는 추가부담 없이 세제혜택이 주어질 수 있기 때문이다.

특히 소형차의 생산비중이 높은 이탈리아 피아트社, 프랑스의 푸조社와 르노社 등이 EC의 배출허용기준 강화로 시장경쟁력 확보에 큰 우려를 나타내고 있다.

☐ <에너지경제연구원, 에너지동향 1989. 7. 10>

