



초점 / 경유승용차 허용논란

경유차 환경위원회는 최근 논란이 되고 있는 경유승용차 허용여부에 대한 합의문을 지난 2.14자로 발표했다.

● 경유차환경위원회 ●

경유차 환경위원회 합의문

지난 1.11일 구성된 「경유차환경위원회」는 2.14일까지 8차에 걸쳐 회의를 개최하여 최근 급증하고 있는 경유다목적차(RV), 운행중인 화물트럭·버스 등 경유차로 인한 대기오염이 국민의 건강을 크게 위협하고 있어 더 이상 방치할 수 없는 문제임을 깊이 인식하고, 경유차로 인한 대기오염을 근본적으로 줄여나간다는 원칙 아래, 경유승용차 배출허용기준 조정방안을 포함한 다음과 같은 경유차 전반의 대기오염저감대책을 수립·추진해야 한다는 데에 합의하였다.

1. 도시 대기오염 문제 중 특히 미세먼지에 대한 대책이 시급하므로, 대책의 추진 목표를 명확히 설정하기 위하여 현재 연평균 $70\mu\text{g}/\text{m}^3$ 인 미세먼지 환경기준을 $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ 수준으로 강화해야 한다.

2. 미세먼지와 질소산화물의 주된 오염원인 경유차로 인한 대기오염부하를 낮추기 위해 제작차 배출허용기준 강화, 운행차 관리대책 강화, 무공해·저공해차 보급 등을 포함한 경유차 전반의 대기오염저감대책(세부사항 : 붙임-1)을 범정부적으로 추진해야 한다.

3. '06. 7월까지 휘발유:경유:LPG의 상대가격을 100:75:60 수준으로 조정토록 되어있는 에너지가격체계를 경유승용차 허용 시 휘발유승용차의 경유승용차로의 급격한 전이와 다목적차(특히 경유차)의 급증을 막기 위하여 100:85:50 수준으로 조정해야 한다.

4. 경유중 황함량 기준을 현행 430ppm에

서 '06년부터 30ppm이하로 강화하고, 친환경연료의 보급을 확대해야 한다. '04년부터 황 함량기준(50ppm) 조기 달성 및 친환경연료를 공급하는 자에 대해서는 세제감면 등 인센티브제도를 도입해야 한다.

5. 경유차 대기오염 저감대책을 효율적으로 추진하기 위하여 현재 환경부에서 추진하고 있는 「수도권대기환경개선에관한특별법」이 조속히 제정되어야 하고, 대기 질 개선에 사용할 수 있는 재원확보를 위하여 환경개선비용 부담법을 개정해야 한다. 이 경우 최소 50%이상은 대기질 개선에 사용하여야 한다. 환경개선비용부담금은 중·장기적으로 주행세 개념으로 전환하여 연료에 부과한다.
6. 전기하이브리드차, 매연후처리장치 등이 부착된 경유차, CNG·LPG 등 저공해 연료를 사용하는 차량에 대해서는 세제감면, 보조금제도를 대폭 늘려야 하고, 이를 위해 관계법령 개정 등이 이루어져야 한다.
7. 위와 같은 경유차 오염을 줄이기 위한 법·제도가 정비되고, 재원확보방안이 강구된다면 2006년 1월부터 경유승용차 배출허용기준을 국제적으로 통용되는 EURO-4 수준으로 설정하고, 세제감면 등의 조치를 통해서 DPF가 80%이상 부착되도록 한다. 다만, 2005년에는 경유승용차 기술의 단

계적 발전측면을 고려하여 단계도입제도(Phase-in)를 채택하되, ①세제감면 등의 조치를 통해서 DPF가 50%이상 부착되도록 하여 EURO-3 차량과 EURO-4 차량을 50:50의 비율로 판매하는 방안과 ②DPF를 부착한 EURO-3 차량 또는 EURO-4 차량을 판매하는 방안이 제안되었으며, 이를 종합적으로 검토하여 결정토록 한다.

심각한 우리나라 대기오염 상황을 개선하기 위해서는 자동차로 인한 오염을 줄이는 것이 매우 중요하고, 이를 위해 이상과 같은 적극적인 대책을 추진하는 것이 필요하다. 에너지가격체계 조정, 저공해차량에 대한 다양한 인센티브 제도 도입, 연료품질의 개선 등을 통해 경유 다목적차를 포함한 경유차 전반의 대기오염문제를 조기에 해결하고, 무·저공해 자동차의 조기 보급을 촉진할 수 있을 것으로 기대한다. 아울러 앞으로 대표적인 온실가스인 이산화탄소(CO₂) 감축 문제도 국내외적으로 더욱 중요해 질 것이라는 전망도 이번 결정에서 고려되었다. 이번 합의를 계기로 정부가 자동차 환경대책을 범정부적으로 추진하고, 자동차 제작사가 보다 환경친화적인 자동차를 개발하는 데 노력하기를 기대한다. 세계 최약수준인 대기오염문제를 해결하기 위해서는 시민사회, 정부, 기업이 지속적으로 힘과 지혜를 모아야 할 것이다.

2003. 2. 14
경유차 환경위원회

경유차 대기오염 저감대책

- ① 지금까지 선진국에 비해 3~4년 격차가 있었던 제작차(특히 경유차) 배출허용기준을 '06~'07년부터 적용되는 차기기준에는 EU와 동일한 기준(EURO-4)으로 하되 기준 적용시기 격차를 1년 정도로 좁히고, 차차기 기준('09~'10년부터 적용)에는 기준과 적용시기를 EU와 동일하게 적용토록 한다.
- ② 현재 EU기준에 비하여 약하게 설정되어 있는 소형 다목적 경유차 배출허용기준에 대해서는 EU의 경유 승용차 기준(EURO-3)과 동일한 수준으로 강화하여 '04년 7월부터 적용토록 한다.
- ③ 운전자에게 배출허용기준 초과여부를 알리는 배출가스 자가진단장치(On-board Diagnostic System)를 '05년부터 단계적으로 부착토록 하되, '09년에는 모든 종류의 승용자동차에 부착토록 한다.
- ④ 건설기계중 오염부하가 높은 불도저, 굴삭기 등 7종의 건설기계에 대해서 미국의 Tier-1 수준으로 배출가스 허용기준을 신설하여 '04년부터 시행하고, '05년에는 Tier-2 수준으로 강화토록 한다.
- ⑤ 운행하고 있는 경유차의 배출허용기준을 강화하고, 기준 부적합 차량('04~'12년 기간중 약 100만대)에 대해서는 매연후처리장치(DPF, DOC 등) 부착을 의무화한다. 이를 위해 보조금 제도를 도입한다.
- ⑥ 매연 과다배출 노후 경유차('04~'12년 기간중 약 80만대)에 대해서는 폐차시 보조금 지급, 신차 구입시 특세 감면, 차량판매가격 할인(자동차제작사 협조) 등을 통하여 조기폐차를 유도한다.
- ⑦ 청소차 등 중소형 경유차 일부('04~'12년 기간중 약 8만대)를 LPG 또는 CNG 차량 등 저공해차량으로 개조하는 사업을 추진한다. 이를 위해 보조금 제도를 도입한다.
- ⑧ 운행차에 대한 배출가스 정밀검사 대상과 시행지역을 모든 대기환경규제 지역으로 확대하고 대형차에 대한 검사방식도 무부하검사 방식에서 부하 검사방식으로 변경한다.
- ⑨ 원격감시장치, 비디오 등을 이용해 운행차에 대한 매연단속을 강화하고, 매연신고차량에 대한 관리를 강화한다.
- ⑩ 경유를 사용하는 시내버스, 마을버스, 전세버스, 청소차 등('12년까지 약 3만대)을 CNG 또는 LPG 차량 등 저공해자동차로 전환한다. 이를 위해 보조금제도 등의 도입을 확대한다.
- ⑪ 전기하이브리드차, 전기차, 연료전지차 등 무·저공해자동차의 보급('12년까지 약 24만대)을 확대하도록 한다. 이를 위해 '03년부터 전기자동차 등에 대한 시범사업에 착수하여 '06년부터 양산·보급하고 이를 위해 세제감면, 보조금 제도 등을 도입한다.