



경유차 대기오염 저감대책

● 경유차 환경위원회 ●

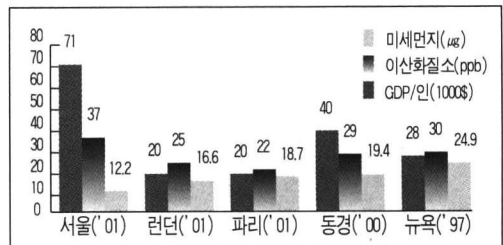
민관 합동으로 구성된 경유차 환경위원회는 '03. 2. 6 환경정책평가연구원에서 「경유차 대기오염 저감대책 공개토론회」를 개최하고 에너지가격체계 조정 등 경유차 대기오염 저감대책을 발표했다.

순서

1. 제기된 문제
2. 문제의 발단과 원인
3. 경유차 대기오염 저감대책
 - 가. 차기 제작차 기준강화
 - 나. 운행차 관리강화
 - 다. 무·저공해자동차 보급확대
 - 라. 연료품질 기준강화
 - 마. 에너지 가격체계 개편
4. 향후 추진계획

1. 제기된 문제

- 자동차의 급증으로 미세먼지, 질소산화물, 오존 등 도시대기오염 문제 심각
- IMF이후 경유RV의 급증으로 대기오염 가중
 - '02년 판매승용차 중 RV차 42%(이중 77%가 경유차)
- '01년부터 국내 경유승용차 기준의 국제 조화 요구



2. 문제의 발단과 원인

<문제의 발단>

- 경유차의 비율은 높은 반면, 저공해 기술 부족 등으로 경유차가 대기오염의 주요인으로 작용
 - NO_x의 45%, PM의 44%가 자동차에서 배출('00년 기준)
 - 전체차량 중 30%인 경유차가 자동차 배출 NO_x의 81%, PM100% 배출
- 현재 EU보다 강한 기준을 설정하여 경유승용차 국내 시판을 불허(NO_x는 25배, PM은 5배)
 - 경유승용차를 외국에 수출('01~'02년 약 5만대)하면서 국내판매를 금지하고 있는데 대한 국제적 비판
 - ※ 승용차 중 경유승용차 판매비율: 미국 3%, 영국 25.4%, 독일 38.1%, 프랑스 62.7%

<문제의 원인>

- 경유승용차를 제외하고는 선진국에 비해 완화되어 있는 제작차 배출허용기준
 - 선진국보다 3~4년 정도 늦게 적용
 - 화물트럭, 버스 등 대형경유차(전체차량의 5.5%)의 오염물질 배출 과다
 - 대형경유차가 총자동차 배출 NO_x의 68%, PM의 71% 배출
- 자동차용 연료 품질기준 완화(경유중 황 함량 등)
- 불합리한 에너지가격체제로 인해 경유 RV 급증
 - '03. 1월 현재 휘발유:경유:LPG의 상대 가격비는 100:58:43
 - ※ EU회원국 평균 상대가격:100:89:60

3. 경유차 대기오염 저감대책

가. 선진국수준으로 차기 제작차 기준 강화

- 중·대형 경유차 및 RV 기준 EURO-4 수준으로 강화(EU와 1년 격차)
- 현행 소형 경유 RV는 EUR-3승용기준 적용('04년 7월)
- 차차기 기준(EURO-5) 유럽과 동시적용
- '05년부터 OBD 부착 의무화
- 건설기계(블도저 등 7종) 배출허용기준 신설

나. 운행차 관리 강화

- 운행차 배출허용기준 강화 및 매연후처리 장치 부착('12년까지 약 100만대)의무화·지원
- 매연 과다배출 노후차량('12년까지 약 80만대)조기 폐차 유도(보조금 지급 등)
- 중소형 경유차(약 8만대)를 LPG 또는 CNG차량으로 개조
- 배출가스 정밀검사 시행지역 확대(현재 서울→'03 인천 경기, '04 부산 등)
→ 대책의 실효성 확보를 위해 관계법령 제·개정 필요

다. 무·저공해차 보급 확대

- 시내버스, 마을버스, 전세버스 등을 CNG 또는 LPG차로 전환('12년까지 총3만2천대 보급)
 - 중소형 경유차 일부는 LPG차로 전환
- 전기하이브리드차, 전기차, 연료전지차 등 보급('12년까지 약 24만대)
- 무·저공해차 보급확대를 위해 일정비율 이상 판매 의무화 및 인센티브제도 도입
→ 대책의 실효성 확보를 위해 관계법령 제·개정 필요

라. 연료 품질기준

- '06년 경유 중 황함량 30ppm이하

- 저항 경유('04년 이전 50ppm), Biodiesel 등 친환경연료에 대한 세제감면 등 인센티브

마. 에너지가격 체계 개편

- 개편 사유
 - 경유 RV급증 억제
 - 적정 수준 LPG RV 유지
 - 국제적인 가격추세 반영
 - 경유차 운행 억제
- 지금까지의 연구결과(KIET, KEI · KIPF): 휘발유:경유:LPG 가격비=100:80~85:44~50 → 100:85~95:47~55수준이 바람직(탄력적인 상대가격 조정 가능 필요)
 - ※ 기존 에너지가격 체계 개편계획 수정 필요

바. 경유승용차 배출허용기준 조정

- 1) 경유승용차 도입시 에너지가격에 따른 전이율(설문조사)결과

(단위:%)

| 구분 | 100/70/54 | 100/75/60 | 100/85/50 | 100/95/55 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 휘발유승용 →경유승용 | 55.8 | 24.2 | 9.9 | 3.7 |
| 경유 RV →경유승용 | 47.0 | 24.0 | 4.7 | 1.4 |
| LPG RV →경유승용 | 25.4 | 15.0 | 6.0 | 4.5 |
| LPGRV →경유 RV | 22.7 | 13.4 | 5.4 | 4.1 |

- 2) 논의 중인 기준 조정안
 - '04년 EURO-3 '06년 EURO-4

- '04년 EURO-3.5(차량일부 DPF부착), '06년 EURO-4
- '06년 EURO-4
- '06년 EURO-4(80% 이상 DPF 부착)
- 수도권의 미세먼지 오염도 $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이하로 대기질 개선후 기준 조정
- 3)검토 원칙
 - 경유승용차 허용시 대기오염 가중이 없을 것
 - 자동차에 의한 대기오염 영향 · 위해성 조사를 실시할 것
 - 휘발유 승용→경유승용으로의 급격한 전이가 없도록 적정 수준의 에너지가격을 유지할 수 있을 것
 - 저항 경유 보급이 가능할 것
 - 중 · 대형 운행 경유차에 대한 확실한 대책이 있을 것
 - 차기 경유차 배출허용기준을 선진국수준으로 강화할 것
 - 상기 원칙이 지켜질 수 있도록 법 · 제도적 장치 마련

4. 향후추진계획

- “경유차환경위원회”의 논의를 거쳐 2월 8일까지 경유차 대기오염 저감대책을 마련
- 관계부처 협의를 거쳐 경제장관간담회에서 정부방침 확정(2월 15일까지)