

거꾸로 가는 경유차 정책

글 | 최유식 _ 조선일보 산업부 차장대우 finder@chosun.com

가파른 미아리 고갯길을 오르는 버스의 뒷꽂무니에서 시커먼 매연이 뿜어져 나오던 풍경을 기억할 것이다. 가끔 그런 버스 옆을 지나다 매캐한 연기에 코와 입을 틀어막았던 기억도 생생하다. 불과 10년 전까지도 지방은 물론, 서울의 길거리에서도 흔히 볼 수 있었던 낯설지 않은 풍경이다. 이 매캐한 연기의 주요 구성물은 황산화물과 미세먼지(PM) 등이다.

친환경연료로 변신하고 있는 경유

경유엔진은 고온·고압의 연료에 불꽃을 튕겨 폭발을 일으키는 휘발유 엔진과 달리 고압으로 압축을 하면 스스로 발화(發火)한다. 휘발유엔진에 비해 저온 연소가 이뤄지는 만큼 미세한 입자 덩어리가 완전히 타지 않고 배기가스와 함께 자동차 밖으로 배출된다. 이런 탓에 한동안 경유엔진은 환경 오염에 둔감한 후진국에서나 많이 사용하는 차량이라는 각인이 깊이 찍혔다. 지금도 국민의 상당수가 경유에 대해 이런 관념을 갖고 있다.

하지만 2000년대 들어 경유는 친환경연료로 변신하고 있다. 1990년대 말 교토의정서가 채택되는 등 이산화탄소가 지구온난화의 주범이라는 인식이 국제사회에서 확산되면서 이산화탄소 배출이 적은 경유가 각광받기 시작한 것이다. 경유는 휘발유에 비해 연비가 20~30% 좋다. 연비가 떨어지는 LPG 차량에 비해서는 50% 가까이 연비가 뛰어나다. 연비가 좋으면 같은 거리를 달렸을 때 이산화탄소가 그만큼 덜 배출된다.

연료로서 경유 자체도 까다로운 환경 기준에 적합하도록 계속



폭스바겐 파사트

진화하고 있다. 매캐한 매연의 주요 원인 물질이었던 황산화물도 연료 품질의 개선으로 이제는 옛일이 됐다. 2006년 이후 국내에서 팔리고 있는 경유의 황 함유량은 30ppm 수준으로 휘발유(50ppm)보다 적다. 황이 덜 포함돼 있으면 당연히 연료를 태워 나오는 황산화물 역시 적을 것이다. 내년부터는 경유와 휘발유 모두 10ppm으로 황 함유량이 줄면서 사실상 ‘무황연료 시대’가 열리게 된다.

가장 심각한 오염원이었던 미세먼지 역시 크게 줄어들고 있다. 유럽에 적용되는 경유차 배기가스 배출기준인 유로4가 2006년 국내에 도입되면서 ‘미세먼지 여과 필터(DPF)’를 장착한 차량이 급증한 덕분이다. 유로4를 만족하는 경유차의 미세먼지 배출 수준은 휘발유차와 거의 비슷하거나 오히려 적다고 한다.

스모그를 유발하는 질소산화물은 아직 경유차가 휘발유차에 비해 많이 배출된다. 하지만, 일산화탄소나 탄화수소(HC·그을음) 같은 다른 대기 오염물질의 배출량은 경유차가 휘발유차보다 훨씬

적다. 어떤 기준으로 보더라도 경유가 휘발유보다 환경에 더 해롭다고 볼 근거가 희박해지고 있다.

더욱이 내년부터는 국내에서 제작되는 경유차의 환경 기준이 유로4에 비해 훨씬 더 까다롭다는 유로5로 격상된다. 이 기준에 맞춰 나오는 경유차는 명실 공히 친환경차라는 이름에 부합할 것으로 전문가들은 보고 있다.

선진 각국, 경유차 개발 보급에 적극 나서

친환경차로서 경유차를 맨 먼저 주목한 곳은 유럽이었다. 미국과 일본이 내연기관에 전기모터와 배터리를 결합한 하이브리드차를 차세대 친환경차로 내세운 반면, 유럽은 지난 10여 년 간 경유차 개발에 박차를 가했다. 경유차의 소음·진동을 줄이기 위해 커먼레일같은 정교한 연료분사 시스템이 개발됐다. 또 경유엔진에서 나오는 미세먼지와 황·질소산화물의 배출 기준을 엄격히 한 까다로운 환경기준이 도입됐다. 2005년 유럽에서 적용되기 시작한 유로4가 대표적인 예이다.

유럽 자동차 메이커들은 까다로운 환경 기준에 적응하는 과정에서 연비가 좋으면서도 배기가스 배출은 휘발유차 수준으로 줄인 경유차를 내놓고 있다. 최근에 나온 폴크스바겐 파사트의 일부 디젤 엔진 모델은 1당 연비가 19.6km로 동급인 국산 쏘나타 휘발유 모델 연비의 두 배 가까이 된다. 현재 승용차를 포함해 유럽에서 팔리는 신차 2대 중 1대는 경유차이다.

하이브리드차가 상업적으로 실패하면서 미국이나 일본도 경유차 쪽으로 눈을 돌리고 있다. 수년 내에 온실가스 배출 규제 의무 국가가 될 가능성이 높아 이산화탄소 줄이기가 급한 현안이 됐기 때문이다.

일본은 2~3년 전부터 정부가 적극적으로 경유차 보급에 나서고 있다. 휘발유차에 대한 선호도가 높아 경유차 보급이 생각보다 더디자 올해는 경유차 구입자에게 10만~15만 엔의 보조금을 지급하는 방안도 검토 중이라고 한다. 같은 차종일 경우 경유차가 휘발유차에 비해 가격이 200만~300만원 가량 비싸다. 이 가격 차이의 50%를 정부가 보전해 주는 방안을 강구하겠다는 뜻이다. '휘발유차의 천국'이라는 미국도 고유가가 지속되면서 연비가 좋고 친환경적인 경유차에 눈을 돌리고 있다.

선진국들이 이처럼 경유차 개발·보급에 적극 나서고 있지만, 우리는 정반대로 가고 있다. 경유차 사용자에게 보조금을 지급하는 커녕 1년에 10만~20만원씩 환경개선부담금을 물리고 있다. 과거



2008 올해의 엔진상을 수상한 TSI엔진

경유차에 대한 추억에 편승해 한해 수천억 원씩을 부당하게 거둬가고 있는 것이다.

환경부는 지난해 7월 유로4 기준을 만족시키는 차령 3년 미만의 차량에 대해 환경개선 부담금 50%를 감면하는 선심성 정책을 내놓았지만, 애초부터 오염물질 배출이 적은

경유차에 부담금을 물리는 것 자체가 터무니없다는 게 전문가들의 지적이다.

1993년 도입된 환경개선부담금 폐지 마땅

경유값이 치솟으면서 경유차 판매가 크게 줄어들자 최근 지식경제부가 “유로4 기준의 경유차에 대해서는 환경개선부담금을 폐지하자”는 안을 내놓고 환경부와 협의를 진행하고 있다. 그러나 정작 칼자루를 쥐고 있는 환경부는 여전히 소극적인 입장이라고 한다. 한해 6천억 원에 가까운 환경개선부담금을 대체할 만한 수입원을 찾지 못해 고심하고 있다는 것이다. 환경 예산 확보를 둘러싸고 환경부와 지경부 사이에 갈등이 벌어지고 있다는 소식도 들린다.

그러나 환경 예산 문제는 정부 내 문제일 뿐 이를 이유로 경유차 사용자들에게 부당하게 물려온 부담금을 폐지하는 데 소극적이라는 것은 이해할 수 없는 일이다. 이산화탄소 배출 감소를 위해 경유차 보급을 확대하고 있는 세계적인 흐름과도 맞지 않는다.

1993년 경유차에 환경개선부담금을 도입할 당시의 논리가 휘발유차에 비해 대기오염물질이 더 배출된다는 것이었다. 부담금 부과 의 원인이 해소됐다면 마땅히 부담금을 폐지하는 것이 옳다.

차체에 경유차 보급 확대를 위한 종합적인 정책 대안도 나와야 한다. 유로4 등 친환경기준에 부합하는 차량에 대해서는 환경개선 부담금을 폐지하고, 차령이 오래돼 오염물질 배출이 많은 경유차에 대해서는 배출가스 저감장치 등을 장착할 때 보조금을 지급하는 방안 등을 검토해야 한다. 무엇보다 정부가 지난해 에너지 세제 개편 당시 약속한 대로 휘발유와 경유의 소비자 가격을 10대 85로 맞추는 일도 시급하다. ㉓



글쓰이는 서울대 외교학과 졸업 후 조선일보에 입사해 경제·사회부 기자, 산업부 부동산·자동차팀장을 거쳤다.