

EC집행위의 CO₂ 감축협정 중간점검과 논란

최근 EC는 자동차제작 회사가 2008년 까지 CO₂ tailpipe emission을 대폭 감축하기로 한 자율협정을 달성할 수 있도록 새로이 감독하고 있다.

환경단체들로부터의 비난에 따라 EC 집행위는 자동차 제조회사의 진행 사항을 더 세밀하게 감시할 예정이다.

그러나 한편으로 CO₂ emission을 감축하기 위한 다른 방법도 추구하고자 한다.

유럽 자동차 제조업자 협회(ACEA)가 제안한 자율협정은 2008년까지 운행 자동차의 평균 CO₂ 배출량을 1995년 기준인 186g/km에서 약 25%에 해당하는 140g/km 까지 줄이는 것으로 이 목표치는 100km당 약 5.6리터의 평균 연료 소비량에 해당되는 것이다.

이 협정은 EC집행위로부터의 수년간에 걸친 CO₂ 법제화의 압력과 중재를 거쳐 1998년 10월에 체결된 것으로 일본과 한국자동차협회와도 그 후에 협정이 체결되었다.

협정에 따르면, 전 유럽의 자동차 판매의 약 85%에 해당되는 모든 유럽자동차 제조업자협회(ACEA)소속 운행 차량의 연료소모량이 모두 평균으로 산출되게 된다. 협약 체결 후 EC집행위에



정 동 수 박사
KIMM엔진환경그룹
책임연구원

서는 2008년까지 25%의 감축에 큰 기대를 걸어 왔었는데 최근 여러 단체로부터 이 계획이 어려울 것이고 2008년까지는 개인소유 중대형 자동차의 숫자가 증가할 것이라는 여론이 많아 걱정을 하고 있다.

EC집행위는 이 자율협정이 목표치 달성을 할 수 있도록 어떤 일을 해야 할지, 또 낙관적으로 좋은 결과를 기대하고 있어도 되는 건지 우려가 되어

자동차 제조회사들이 어떠한 정책을 갖고 수행하고 있는지 확실한 근거를 확보하기 위해 각 회사들과 밀착 접촉을 시도하고 있다.

현재 ACEA의 회장이고, Fiat SpA사의 회장인 Paolo Cantarella씨는 올해 3월에 ACEA와 국제자동차제조업체 조합(International Organization of Motor Vehicle Manufactures), 유럽교통장관 협의회(European Conference of Ministers of Transport)의 후원으로 개최된 CO₂ conference에 참석하여 자동차 제조회사들이 CO₂ 레벨을 줄이고자 현재 서로 일을 나누어 맡아 수행 중에 있는데, 지금은 자동차 외 타 산업이나 비 기술적인 정부 조치를 통해 도움을 필요로 하고 있다고 주장했다. 또한 지금까지 새 자동차의 성능향상에 초점을 두고 노력해 왔는데 이것은 신

차종으로의 교체비율이 얼마냐에 달려있기 때문에 큰 효과를 얻기에는 시간이 걸리는 것으로 전차종의 CO₂를 감소시키기에는 단지 점진적인 결과만 초래된다고 주장하고 있다.

Cantarella 회장은 자동차 회사들이 2008년 목표치를 달성하기 위해 현재까지 잘 추진하고 있으며, 1995년 이후로 새로운 승용차에서의 CO₂ 배출량은 약 6% 정도 감소 시켜왔는데, 자동차 회사 입장에서는 유럽에서 저 유황 연료가 널리 보급되지 않으면 CO₂ 기준을 달성하기에는 많은 어려움이 따르게 된다고 발표하였다.

독일 교통부 소속의 한 관리는 독일의 경우 2001년 11월 1일부터 시작해서 유황이 50ppm보다 더 많이 함유된 가솔린과 디젤 연료에 대해 높은 세금을 부과할 계획이고, 2003년 1월에는 유황함량이 10ppm 이상인 연료까지 확대 적용할 계획이라고 소개하였다.

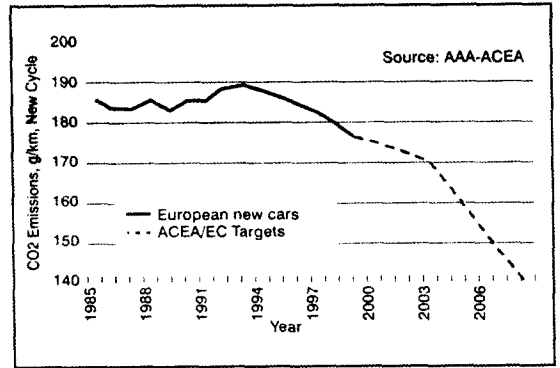
지금까지 유럽 오일 업체는 2005년부터 50ppm 이상의 유황 성분을 포함한 연료에 대해 판매를 금지시키겠다는 EU규제에 대해 반발해왔다. 그러나 이러한 반발은 작년 유럽의회가 Clean-fuel law를 통과시킬 때 사실상 싸움이 끝난 셈이다.

영국 석유 협회의 한 대표는 영국에서의 대부분의 자동차는 이미 50ppm 유황 함유 연료로 운행되고 있으므로 10ppm 기준은 사실상 불가능하다고 하다고 발표하였다. 그러나 독일 교통부 소속 관리는 독일 정부도 이러한 항의를 오일회사로부터 들어오고 있지만 세금 인상 계획을 수정하지 않는다고 했다.

기업체 전문가, 정부측 대표 그리고 소비자 보호 단체 대표자들은 'CO₂ 배출량을 줄이는 최상의 방법은 자동차에 촛점을 맞추는 것'이라고 말하고 있다. 그러나 이 방법 외에 세금이나 인센티브, 도심지 교통체계 관리, 차량 점검 강화와 소비자 교육 프로그램 등을 통한 간접적인 방법도 제시하고 있다.

유럽 자동차 클럽들과 4천만회원 보호협회(FIA)의 회장은 도로부분이 유일한 기여자가 아

EC targets sharp CO₂ drop



니므로 너무 도로부분에 국한하여 집중하는 것을 중단해야 하며 가장 취약한 집단은 아마도 소비자들 자신일 수가 있다고 주장하고 있다.

연료에 대한 세금을 올리는 것은 효과가 없고, 연료세가 가장 높은 영국의 경우 정치적으로 그런 대로 수긍할만한 수준으로 책정되어 왔으므로, 연료세의 인상은 그 영향이 극히 미미하다고 여기고 있고 국가 차량 폐기 정책 또한 별 실효가 없다고 한다. 또한 자동차에 대한 세금을 낮추는 것이 2005년 EC 배출가스 목표치와 2008년 CO₂ 규제치를 만족시키는데 도움이 되며, 2002년 배기 규제를 만족 못 시키는 차에 대해 자동차세를 과중하게 부담하는 것도 효과가 없을 것이라고 한다.

독일은 유럽에서 가장 현대적인 차량이 많이 운행되고 있지만 도로상에 운행되는 차량의 30% 정도는 여전히 3원축매를 부착하지 않고 있다고 예를 들고 있다.

그러나 독일 교통부 소속 관리는 재정적인 인센티브에 대한 압력 없이는 소위 3리터 카 라고 불리는 그런 자동차가 시장에 나올 수 없을 것이라고 강조하고 있다.

(정동수박사: dsjeong@mailgw.kimm.re.kr)