



경유승용차 관련 Q&A

● 환경부 ●

Q 환경부의 경유승용차 허용보도가 있는데 이것이 사실인지요?

A 환경부는 경유승용차를 허용하기로 결정한 일이 없고, 중대형 경유차로 인한 대기오염을 저감시키기 어려운 현 상황에서 허용할 계획도 없습니다. 환경부가 중점적으로 추진하고 있는 것은 운행차 오염을 비롯하여 심각한 대기오염을 해결할 수 있는 수도권 대기질 개선 특별대책을 수립하는 일입니다. 푸른 하늘 21 특별대책으로 대기오염물질 총량을 줄여 나가는 정책의 기본 틀을 새롭게 짜고 있는 시점에서, 정책의 우선순위에 어긋나게 경유승용차부터 허용할 수는 없다는 것이 환경부의 기본입장입니다.

Q 그런데 왜 요즘 갑자기 경유승용차 문제가 거론되고 있나요?

A 최근 경유승용차 허용문제가 논란을 빚게 된 배경은 우리나라의 특수한 상황과 연관됩니다. 환경부는 지난 1999년 경유승용차 기준설정예에 관해 논의하기 시작하면서 세계 어느 나라 기술로도 달성할 수 없는 강한 기준으로 정했습니다. 어찌 보면 불합리하다고 하겠으나, 그 당시 그렇게 강한 기준을 설정한 이유는 경유차량 오염이 심각한 상황에서 ① 휘발유 대비 경유 가격이 지나치게 낮고

(44%) ② 경유승용차 기술개발이 낙후되었으며 ③ 경유품질 개선이 미흡한 상황에서 승용차까지 도입을 허용하는 경우 경유차의 급증으로 대기오염이 더욱 악화될 것으로 전망되었기 때문입니다.

또한 그 당시로서는 경유 시내버스를 천연이 없는 천연가스버스로 교체하는 사업도 워낙 장애요인이 심각해서 성공여부도 불투명했습니다. 요컨대 환경부는 이런 악조건이 겹친 상황에서 경유승용차의 보급을 허용하는 것은 오염을 더 악화시킬 것으로 판단하여 잠정적으로 엄격한 기준을 설정하되, 국내외 기술개발 추세와 국제적 동향 등을 예의주시하면서 논의를 계속해 합리적으로 대응하기로 결정한 것이었습니다.

그러나 2001년부터 우리나라 경유승용차가 유럽으로 수출되는 상황에 이르고 보니 지나치게 강하게 설정한 국내환경기준이 통상무역의 마찰요인으로 등장하게 되었고, 국제규범에 어긋나는 결과가 되었습니다. WTO 체제 하의 국제사회 기준으로는 외국에는 내다 팔면서 자국에는 외국 것이 들어올 수 없도록 막고 있고 승용차 기술이 크게 발달한 상황에서 자국의 특수사정을 이유로 국제기준을 무시한다는 것이 설득력을 얻기가 어렵다는 지적도 있었습니다.

이러한 문제는 지난 5월 이후 다목적차의 차

종 분류를 국제적인 기준으로 바꾸는 과정에서 사회적으로 큰 관심거리로 부각되었습니다. 환경부는 이러한 과정에서 차종분류를 합리적으로 조정하면서 차제에 경유승용차 문제와 경유 다목적차 등 경유차 오염문제 전반에 대해 종합적으로 논의를 하게 되었습니다. 환경부는 상충되는 문제들을 합리적으로 해결하면서, 궁극적으로 대기질 개선을 위한 특별대책이라는 큰 테두리 안에서 경유차 오염을 저감시키는 목표를 세웠고 현행 경유차량에 관한 오염저감대책을 강구해 왔던 것입니다.

Q 경유를 사용하는 버스, 트럭, 심지어 레저용(RV) 차량도 시커먼 매연을 내뿜고 있는데 이런 차량의 오염을 막을 대책이 있나요?

A 환경부는 대도시 대기오염을 줄이기 위해서는 버스, 트럭, 중형 다목적차(RV) 등에서 배출되는 매연을 잡아야 한다는 인식을 갖고 여러 가지 대책을 수립하여 추진하고 있습니다.

좀더 구체적으로 말씀드리면 환경부는 운행 중인 대형차가 내뿜는 오염물질을 줄이기 위해 2000년부터 천연가스버스를 보급하기 시작하여 2002년 11월 현재 2,516대를 보급하였습니다. 앞으로도 계속 보급을 확대하여 2007년까지는 도시지역의 시내버스 2만대를 모두 천연가스로 바꾸어 나갈 계획입니다. 또한 2003년부터는 청소차(800대)까지도 천연가스차로 전환하고, 경유차 매연을 20~30% 줄일 수 있는 바이오디젤 보급도 확대하고 있습니다.

그리고 앞으로 ① RV차, 화물차 등에 대한 제작차 배출허용기준을 선진국 수준으로 대폭 강화하고, ② 저공해차 보급·구매 의무화 ③ 운행차 배출허용기준 강화 ④ 매연후처리 장치 부착 ⑤ 천연가스·LPG 등 저공해엔진

으로 개조 의무화 등의 강화된 대책을 포함하고 있는 「수도권대기환경개선에관한특별법」을 제정하여 대기오염을 반드시 해결코자 합니다. 이 작업은 현재 특별법에 대한 입법예고를 하고 관계부처와의 이견조정을 위해 계속 협의를 진행하고 있습니다.

Q 현재 운행되고 있는 경유차는 눈으로 보아도 매연이 매우 심각한데, 휘발유차보다 훨씬 오염이 심한 것 아닙니까?

A 경유차와 휘발유차는 배출되는 대기오염물질의 종류와 양에 차이가 있긴 하지만, 오염을 일으킨다는 점에서는 둘 다 오염원입니다. 자동차 오염물질로는 질소산화물, 미세먼지, 탄화수소, 일산화탄소 등 4가지가 있습니다. 이산화탄소는 그 자체가 사람에게 오염물질은 아니지만, 기후변화협약이 발효되면 결국 저감대상이 되기 때문에 오염물질에 포함됩니다.

그런데 경유차는 휘발유차에 비해 질소산화물(NOx)을 6~8배 더 배출하고, 입자상물질(PM, 매연과 미세먼지)을 많이 배출합니다. 우리나라의 경우 경유 값이 싼 데다가 엔진기술이 미흡한 상태에서 경유차 운행이 많다보니 바로 이 질소산화물과 미세먼지가 오염의 주범이 된 것입니다.

한편 경유차는 휘발유차에 비해 일산화탄소(CO), 탄화수소(HC) 등 다른 오염물질은 훨씬 덜 배출해서, 휘발유차보다 1/2~1/5 수준입니다. 기술적 비교에서는 경유차가 휘발유차보다 30~40% 연비가 좋고, 지구온난화를 일으키는 온실가스(이산화탄소)도 20~30% 적게 배출합니다.

그 동안 대형경유차 등에서 배출되는 매연과 냄새, 먼지 등에 얼굴을 찌푸리게 하는 상황에서 우리 국민이 경유차를 환경에 나쁜 차

로 인식하시는 것은 너무도 당연합니다.

그러나 국제적인 추세로 보면 경유차의 미세먼지(PM, 입자상물질)와 질소산화물(NOx) 저감기술이 몇 년 사이에 급속히 발전하고 있고 앞으로의 발전 가능성도 보이기 때문에 경유승용차를 기준설정에 의해 인위적으로 막는 경우 향후 선진국에 의한 기술 예측이 우려된다고 보는 전문가들도 있습니다.

Q 미국이나, 일본, 유럽 등 다른 나라에도 경유승용차가 있습니까?
예, 있습니다.

A 미국, 일본 등에서도 경유승용차가 운행되고 있습니다. 그러나 미국의 경우 경유가격이 휘발유가격과 거의 같거나 오히려 경유쪽이 더 비싸기 때문에 경유승용차 보급이 매우 저조합니다. 기름 값의 시장경쟁에 의해서 자동적으로 조정되고 있다고 볼 수 있습니다. 일본은 경유가격이 휘발유 대비 80% 수준인데, 일반 국민들 사이에서 경유승용차에 대한 선호도가 별로 높지 않습니다.

유럽은 경유승용차 판매비율이 높은 지역입니다. '90년에는 14%이었으나 '01년에는 34%로 급증하는 추세입니다. 2010년에는 경유승용차 비율이 50%에 이를 전망입니다. 유럽에서 경유승용차가 이렇게 늘어나고 있는 이유는 에너지 절약 정신이 강하고 온실가스 감축 정책의 영향이라 할 수 있습니다.

Q 오염이 적은 자동차를 만들기 위해 선진국은 어떤 방향으로 가고 있나요?

A 지금 세계적인 기술동향을 보면, 선진국은 청정자동차 기술에 박차를 가하고 있습니다. 기술별로 보면, 미국은 연료전지차 등의 무공해 승용차 개발에 총력을 기울이고 있

고, 일본은 기존 엔진에 배터리를 추가한 형태의 하이브리드자동차를 개발하여 오염물질 배출을 대폭 줄이는 쪽으로 방향을 잡고 있습니다. 한편 유럽은 현재 기술적으로 경유승용차 기술에서 가장 앞서가면서 보급을 확대하고 있고, 앞으로도 더욱 박차를 가할 것으로 보입니다.

이러한 상황에서 환경부는 국민건강증진과 환경기준합리화를 지향하면서 기술적 진보 요인을 어떻게 어느 정도 수용할 것인가에 대해서도 신중하게 연구하고 있습니다. 중장기적으로 대기오염을 가장 효과적으로 줄이기 위해서는 어떤 기술들을 어느 정도 수용하고, 어떻게 이를 조합하는 것이 국가 미래를 위해 가장 합리적인지 각 분야 전문가들의 의견을 모으면서 면밀히 검토하고 있습니다.

Q 경유승용차 허용 논란이 일면서 경유가격 올리는 얘기가 나오는데, 그것은 서민생활에 직접 영향을 미치기 때문에 부당하지 않습니까?

A 에너지 가격 조정은 매우 중요한 정책입니다. 경제·산업에 직접적인 영향을 미치고 결국 국민생활 전반에 영향이 크기 때문입니다. 환경부로서는 오염을 심하게 일으킨 에너지가 상대적으로 청정연료에 비해 너무 싸게 책정됨으로써 대기오염으로 인한 사회적 피해비용이 천문화적인 수치가 되고 있고 그 피해를 줄여야 하는 책임을 지고 있어 난감하기 이를 데 없습니다. 에너지 가격조정은 환경부는 협의부처로서 그 합리적 조정을 위해 노력하고 있으나, 주무부처를 비롯한 관계부처 사이의 협의를 통해 현실적 요인을 고려하여 신중하게 결정돼야 할 것으로 생각합니다.

그 동안 환경부는 에너지 가격체계에서 상대

적으로 지나치게 낮게 책정됐던 경유가격이 환경과 건강에 미치는 피해를 고려하여 에너지 가격을 환경친화적으로 조정해야 할 필요성을 일관되게 제기해왔습니다. 이러한 맥락에서 휘발유와 경유의 상대가격비율(현재는 56% 수준, 2006년까지 75% 수준으로 조정 예정)은 좀 더 높은 수준으로 재조정되는 것이 필요하고, 그것이 실현될 때 현재의 심각한 대기오염 현상을 해결하는 데 크게 기여할 수 있을 것입니다.

에너지 상대가격 비율을 조정한다고 하면 꼭 경유가격을 인상하는 것으로 아시는 분들이 많지만, 휘발유 가격을 내리고 대신 경유가격을 상대적으로 조정할 필요가 있다고 보는 전문가들도 있습니다.

또 현재 시행하고 있는 것처럼 서민생활에 영향을 미치는 부문에 대해서는 정부 지원을 다양화하는 방안을 마련해서 국민경제에 미치는 부담도 줄이는 방안도 제시되고 있습니다. 그러나 결코 쉬운 일은 아니기 때문에 사회적 합의를 모아, 신중하게 결정돼야 할 사안이라고 생각합니다.

오늘날의 우리나라 대도시의 대기오염현상이 경유오염에 기인한 바가 크고, 그것이 상대적으로 가격차가 선진국에 비해 지나치게 왜곡돼 있었다는 것과 관련된다는 것을 인정한다면, 합리화의 필요성은 자명할 것입니다. 질소산화물, 미세먼지 등 특정물질의 오염을 많이 일으키는 에너지를 상대적으로 너무 싼값에 많이 쓰는 한, 대도시 오염을 잡기가 힘들 것이기 때문입니다. 적정수준에서 휘발유 값과 경유 값을 조정하면서 서민생활에 직접 영향을 미치는 부문에 대한 지원을 강화하는 쪽으로 방향을 잡는 것이 현재의 대기오염을 저감시키는 효과적인 방안이라는 견해를 신중히 검토해 볼 필요가 있습니다.

Q 현재의 심각한 대기오염을 해결하기 위해 정부가 특단의 대책을 시행해야 할 것으로 보는데 그런 방안이 있습니까?

A 예, 있습니다. 정부는 더 이상 기존의 방식으로 대기질 개선을 이루기가 어렵다고 보고 특별대책을 추진하고 있습니다.

앞서 말씀드린 바와 같이 다목적차를 포함한 경유자동차에 대한 제작차 배출허용기준을 선진국 수준으로 대폭 강화할 계획입니다. 현재 적극 추진하고 있는 사업으로서 버스와 청소차를 천연가스차로 바꾸는 것도 더욱 열심히 추진해 나가겠습니다. 특히 대기오염이 심한 수도권지역의 경우에는 특별대책의 수립과 특별법 제정을 위해 부문간, 주체간 이해관계 조정과 이견조율을 위해 모든 노력을 기울이고 있습니다.

수도권 특별대책의 주요 내용을 말씀드리면

- 공공기관 등에 대해서는 오염물질을 전혀 배출하지 않거나 극히 소량 배출하는 저공해차량의 구매를 의무화하고, 자동차회사에 대해서도 저공해차량의 제작을 의무화하며
- 운행차(특히 경유차)에 대해서는 배출허용기준을 강화하여 오염물질을 다량 배출하는 경유차는 매연후처리장치를 부착토록 하거나, 천연가스·LPG등 저공해엔진으로 개조를 의무화하여 오염물질을 많이 배출하는 차량은 운행할 수 없도록 하고, 노후화되어 정비를 하더라도 오염물질을 줄일 수 없는 경우에는 조기폐차를 시키도록 유도해 나갈 계획입니다.
- 아울러 자동차용 경유의 황함량기준도 현행 430ppm에서 최소 50ppm이하 수준까지 강화해 나갈 계획입니다.