

## 클린디젤차의 보급확대를 위한 제도 개선에 힘쓸 터



이명규  
국회의원(한나라당, 대구·북갑)  
지식경제위원회

**자원** 의 효율적 이용과 친환경 에너지 사회의 구현은 우리나라에 국한된 문제가 아닌 전 세계적인 시대적 과제가 되었습니다.

선진 각국이 에너지 효율성 향상 및 고효율 자동차 개발, 에너지 혁신을 경제위기 극복의 핵심 전략으로 채택하고 있는 이유이기도 합니다.

에너지 수입 의존도가 높은 우리는 에너지의 효율적 사용이 국가안보와 직결되는 상황에서 연비 효과, 이산화탄소 문제 및 경제성을 고려할 때 클린 디젤 자동차가 중단기적으로 현실적이고 효율적인 대안이라고 생각합니다.

유럽을 비롯한 선진 각국은 '녹색성장' 시대의 성장동력으로 고효율 자동차의 개발을 꼽고, 오래전부터 클린 디젤 자동차에 주목해 왔습니다. 그 결과 유럽은 디젤 차량 비중이 53%, 프랑스와 벨기에는 70% 이상을 차지하고 있습니다.

하이브리드 기술은 이미 일본 업체들이 기술 특허를 선점하고 있고, 플러그인 하이브리드와 전기차는 기존 차량에 비해 가격이 30~50% 비싸다는 점을 감안한다면 우리나라가 주력해야 할 현실의 그린카는 클린 디젤 자동차임을 알 수 있다.

그러나 국내에선 디젤 차량이 환경오염의 주범으로 몰리고 정부는 경유차 사용자에게 환경개선 부담금을 물리는 등 시대착오적 정책을 추진해 왔습니다.

우리나라가 주력해야 할 현실의 그린카, 클린디젤차

특히, 국내 디젤엔진 기술은 세계적 수준을 갖췄고 기아차의 쏘렌토R 엔진은 유럽 최고 엔진에 비해서도 손색이 없다는 평가를 받고 있음에도 그동안 정부정책은 거꾸로 가고 있었습니다.

이러한 문제점을 인식하여 본 의원은 지난 4월 '환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률'을 개정하여 '그린카' 범주에 클린 디젤자동차를 포함시키고, 클린 디젤 자동차의 개발, 육성을 위한 근거를 마련한 바 있습니다.

그러나 하이브리드 기술은 이미 일본 업체들이 기술 특허를 선점하고 있고, 플러그인 하이브리드와 전기차는 기존 차량에 비해 가격이 30~50% 비싸다는 점을 감안한다면 우리나라가 주력해야 할 현실의 그린카는 클린 디젤 자동차라는 것을 알 수 있습니다.

미국은 에너지부의 전략에 따라 50% 이상의 에너지 효율성을 갖는 상용엔진 개발을 단계적으로 추진하고 있습니다.

또한 유럽의 클린 디젤 차량은 미국에 진출하여 일본의 하이브리드 차량과 경쟁을 하고

있으며, 특히 벤츠의 블루테크 등 첨단 디젤엔진은 미국의 배출가스 기준을 만족하여 하이브리드 차량과 함께 디젤 차량을 친환경 차량으로 인정받았습니다.

일본도 2008년 3월 클린 디젤 자동차 등 연료소비효율 성능이 뛰어난 자동차의 보급을 촉진하기 위한 '클린 디젤 추진위원회'를 가동하여 디젤의 이미지 개선 전략, 인센티브 제도 등의 보급촉진 정책을 수립하고 있습니다.

우리는 지금 “늦었다고 생각할 때가 가장 빠른 때이다”라는 말을 새겨야 할 상황입니다. 당장 2016년부터는 미국에 자동차를 수출하기 위해서는  $\ell$  당 평균 15.1km(갤런당 35.5 마일)의 연비 기준을 맞춰야 하기 때문입니다.

지난 12월 7일 개최한 '클린디젤 글로벌포럼'은 우리나라의 클린디젤차 발전전략과 방향을 심도있게 논의하고 제시하는 자리였습니다.

#### 디젤차량에 부과하는 환경개선부담금 폐지해야

디젤차 내수 진작을 위해서는 유럽 대부분의 나라가 시행하는 것처럼 보유세, 등록세, CO<sub>2</sub>인센티브 등 클린디젤차에 대한 세제 감면 혜택을 늘려야 하며, 둘째, 자동차업체 스스로도 아직 국내기술로 완전히 생산하지 못하는 디젤엔진 핵심부품을 국산화하기 위해 R&D투자를 강화하여 제조원가를 낮추는 노력을 전개해야 할 것입니다.

또한 휘발유 대비 경유 가격을 85% 이하로 유지하는 안정화 조치가 필요하며, 디젤의 친

디젤차의 내수진작을 위해서는 보유세, 등록세, CO<sub>2</sub>인센티브 등 클린디젤차에 대한 세제 감면 혜택을 늘리고, R&D투자를 강화하여 제조원가를 낮추는 노력을 전개해야 한다.

휘발유 대비 경유 가격을 85% 이하로 유지하는 안정화 조치가 필요하며, 디젤차량에 부과하는 환경개선부담금 제도는 폐지되어야 한다.

환경성에 대한 적극적인 홍보, 현재 디젤차량에 부과하는 환경개선부담금 제도를 폐지되어야 합니다.

위르겐 게어하르트 보쉬 부사장의 말처럼 클린디젤 기술의 혁신에 따라 클린디젤차가 배출하는 이산화탄소량은 오는 2020년이 되면 2008년에 비해 40% 정도 줄어들 것으로 전망(2008년 154g/km에서, 2012년 130g/km, 2020년 95g/km)되는 등 클린디젤차는 명실상부한 친환경자동차로 그 지위를 확고히 할 것이라는 것을 확인하는 기회였습니다.

본 의원은 이번 포럼을 통해 제기된 문제를 해결하기 위해서는 국회내에 공식적인 클린디젤 글로벌 포럼을 구성하여 법적인 문제와 제도적 개선을 지속적으로 추진할 계획을 가지고 있으며, 국회차원에서 최선의 노력을 다할 것을 약속드립니다. ◆

