



클린디젤 상용화를 위한 정책적 지원 시급

강창일 국회의원
(민주당, 지식경제위원회 위원)

전 세계 적으로 휘발유 연료의 사용을 규제하고 친환경 저탄소 연료와 대체 에너지를 사용하는 자동차를 생산·상용화하는 국가들이 늘어나고 있다. 우리나라도 국가가 직접 나서서 정책적으로 새로운 글로벌 스탠다드를 생산해 내어야 한다. 갑론을박만 하고 있기에는 일본, 미국, 유럽이 시장 선점에 매우 적극적으로 나서고 있어 시급하게 시행할 대안을 바로 내어 놓아야 한다.

우리나라는 서울시가 CNG 버스를 대안으로 주장하고 보급에 앞장서고 있다. 하지만 필자가 지난 국정감사에서도 지적했듯이 CNG버스는 굴러다니는 폭탄이라고 할 만큼 안전성면에서 매우 취약한 대체 에너지원이다. 따라서 우리나라에 필요한 차세대 친환경 자동차를 위해서 몇 가지 제언을 하고자 한다.

우리 현실에 적합한 차세대 친환경차 보급을 위한 제언

미국과 일본이 과거에는 경유자동차에 별반 관심이 없었는데, 현재는 클린디젤 자동차 생산을 정책방향으로 정하고 생산과 보급에 열을 올리고 있는 실정이다. 유럽은 일찌감치 경유자동차 생산에 나서서 지금은 디젤하이브리드차를 개발하여 차세대 자동차를 준비 중에 있는 것으로 알려졌다. 2007년 유럽의 신차 등록대수 중 디젤승용차가 차지하는 비율은 53%가 넘었으며, 프랑스와 벨기에는 70%가 넘는 신차가 디젤승용차이다.

“
 현 기술수준에서 하이브리드나 연료전지 자동차가 가지고 있는
 경제성 및 온실가스 배출 특성 등을 고려할 때 아직도 넘어야 할
 기술적인 장벽이 높고, 미래 자동차 시장 점유 전망도 불투명한 실정이다.
 따라서 우리나라는 과도기를 극복한다는 관점에서 친환경 연료를
 이용한 승용차 시장을 만들 필요가 있다.”

2007년 기준으로 우리나라 자동차 산업의 고용규모는 제조업 전체 고용규모의 9.1%이고 전체 제조업 생산액의 12%를 차지하는 국가 경제에 지대한 영향력을 갖고 있다. 현재, 늦기는 했지만 우리나라도 그린카 개발에 주력하고 있다. 우리의 그린카 개발은 전기차, 하이브리드 자동차와 연료전지 자동차를 주대상으로 하고 있다.

그러나 현 기술수준에서 전기차, 하이브리드나 연료전지 자동차가 가지고 있는 경제성 및 온실가스 배출 특성 등을 고려할 때 아직도 넘어야 할 기술적인 장벽이 높고, 미래 자동차 시장 점유 전망도 불투명한 실정이다. 따라서 우리나라는 과도기를 극복한다는 관점에서 친환경 연료를 이용한 승용차 시장을 만들 필요가 있다.



그래서 필자는 클린디젤을 적극 추천하는 바이다. 경유 사용이 활발하게 진행될 수 있도록 국가가 정책적으로 에너지 사용 과도기의 대안으로 제시해야 한다. 우리나라의 탈황정제 기술은 세계 최고를 자랑한다. 석유 업계에 따



경유는 효율성이 높고 서민 및 산업연료로 활용이 잘 되어야 함에도 불구하고 현실은 그렇지 못한 실정이다. 따라서 전기차나 수소연료 전지차로 전환하기까지의 환경적, 경제적인 면에서 현실적 대안이 클린디젤 차량의 상용화일 것이다.



르면 정제된 연료의 품질도 우수하지만 2009년 기준 정제된 석유의 수출비중을 보면, 경유의 경우 약 48%가 수출되고 있는 실정이라 한다. 우리나라는 화석연료에 이어 LPG, CNG 등을 친환경 연료로 인식하고 있는데, 전 세계 어느 국가도 그러한 개념을 갖고 있지 않다.

경유는 효율성이 높고 서민 및 산업연료로 활용이 잘 되어야 함에도 불구하고 현실은 그렇지 못한 실정이다. 따라서 전기차나 수소연료 전지차로 전환하기까지의 환경적, 경제적인 면에서 현실적 대안이 클린디젤 차량의 상용화일 것이다.

대안 아닌 대안으로 사용되고 있는 LPG에 대해 언급하자면, 국내에서 정제비용을 들여 생산하는 LPG에는 세금이 부과되고 수입 완제품 LPG는 면세혜택으로 인하여 국내 수요의 65%이상이 수입되는 수급불균형 현상이 심화되고 있는 실정이다. 또한 택시 연료로 LPG에 한해 세금혜택을 주어 타 연료의 택시시장 진입이 차단되어 있는 상태이고 이 와중에 판매사의 가격담합이라는 폐단까지 양산해 내고 있다.

우리나라의 자동차 환경정책을 클린디젤차 중심으로 변화시켜야

따라서 차세대 친환경 연료에 대한 지원방안이 시급하다. 특히, 클린디젤에도 세금혜택을 주어 국내 수요자에게 가격도 싸고 양질의 경유를 제공하는 형태를 만들어야 한다.

대안 아닌 대안으로 사용되고 있는 LPG에 대해 언급하자면, 국내에서 정제비용을 들여 생산하는 LPG에는 세금이 부과되고 수입 완제품 LPG는 면세혜택으로 인하여 국내 수요의 65%이상이 수입되는 수급불균형 현상이 심화되고 있는 실정이다.

우리나라도 수송부분의 CO₂ 전체 저감목표를 달성하기 위하여 경유승용차의 역할 중요하다. 현재 정제되어 판매되는 우리 경유 및 디젤차는 PM배출량도 상당히 줄었고 CO₂ 배출량도 휘발유나 LPG보다 현저히 줄었다. 따라서 우리나라의 자동차 환경정책은 클린디젤을 중심으로 변화시켜야 한다. 경유차의 친환경성과 고효율성을 고려하여 수송부분의 에너지정책의 새로운 정립이 필요하며 클린디젤에 세제혜택 및 인센티브 제공도 검토해야 한다.

이제는 국가가 경유에 대한 정책마인드를 바로 잡고, 외국의 사례도 면밀히 검토하여 전기차 등이 상용화 될 때를 기다리지 말고 연구개발은 지속적으로 진행하되, 현재 시점에서는 우리 현실에 가장 적합한 친환경 연료로 신속히 변경시키고 제대로 된 에너지 정책과 연료시장 안정화를 설계해야 한다. ◆

