

자동차 온실가스 배출규제, 클린디젤자동차가 대안이다

이명규 국회의원
한나라당 지식경제위원회 위원

한 국은 현재 세계 9위의 CO2 배출국이며, 2013년 이후에 기후변화협약상 온실가스 의무감축 대상국으로 지정될 것으로 예상되며, 이 경우 상당한 수준의 온실가스를 감축해야 할 의무가 부과될 것으로 예상된다. 이러한 의무 감축의 여파로 인한 피해를 최소화하기 위해 관련 기술 개발 및 산업 기반 구축 등 만반의 준비가 필요한 상황이다.

국내 에너지 소비량은 2000년 이후 연평균 2.7%씩 증가해 왔으며, 2007년의 경우 1990년 대비 140% 증가하였고, 2000년 대비 20% 증가한 상태이다. 이 중 수송분야가 차지하는 비중은 약 20%로써, 2000년 이후 수송 분야의 에너지 소비는 약 19% 증가하였으며, 증가량의 대부분을 자동차 등의 육상 분야가 차지하고 있다.

국가적 차원의 효율적인 수송분야 연비 및 CO2 배출 규제안 필요

수송 분야는 국내 온실가스 배출량에 있어 큰 비중을 차지하고 있으며, 수송 분야 온실 가스 저감과 관련하여 자동차 온실가스 배출 규제 시행 가능성이 검토되고

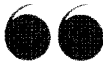
국내 에너지 소비량은 2000년 이후 연평균 2.7%씩 증가해 왔으며, 2007년의 경우 1990년 대비 140% 증가하였고, 2000년 대비 20% 증가한 상태이다. 이 중 수송분야가 차지하는 비중은 약 20%로써, 2000년 이후 수송 분야의 에너지 소비는 약 19% 증가하였으며, 증가량의 대부분을 자동차 등의 육상 분야가 차지하고 있다.

있다. 이 경우 기존의 평균에너지소비효율제도, 즉 평균연비규제와의 이중규제 가능성이 제기되어 국가적 차원의 효율적인 수송 분야 연비 및 CO2 배출 규제안의 마련이 요구된다.

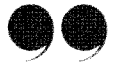
따라서, 우리나라의 경우 연구를 통해 수송 분야의 온실가스 및 에너지 사용량 절감을 유도할 수 있는 효과적인 규제 방법을 분석하고 기존 규제 방식의 단점 및 약점을 보완할 수 있는 제도 개선 방안을 제시하는 것이 절실한 시점이다.

해외 연비 규제의 경우, 유럽에서는 CO2를 기준으로 연비 규제를 하고 있으며, 미국은 업체별 평균 연비, 일본은 중량별 연비 목표치 설정을 통해 에너지를 절감할 수 있도록 유도하고 있다.

국내 연비 규제안은 배기량 기준으로 이루어져 있어, 다양한 차종에 대해 효과적으로 연비를 향상시킬 수 있도록 유도하지 못해, 이는 뿐만 아니라 2012년까지 개선해야 할 연비가 2007년 대비 1,600 cc 미만 차량은 53%, 1,600 cc 이상 차량은 20%로 연비 개선 효과가 적기 때문에 보다 개선된 연비 규제 방식과 목표값이 필요한 상황이다.



우리나라의 경우 연구를 통해 수송 분야의 온실가스 및 에너지 사용량 절감을 유도할 수 있는 효과적인 규제 방법을 분석하고 기존 규제 방식의 단점 및 약점을 보완할 수 있는 제도 개선 방안을 제시하는 것이 절실한 시점이다.

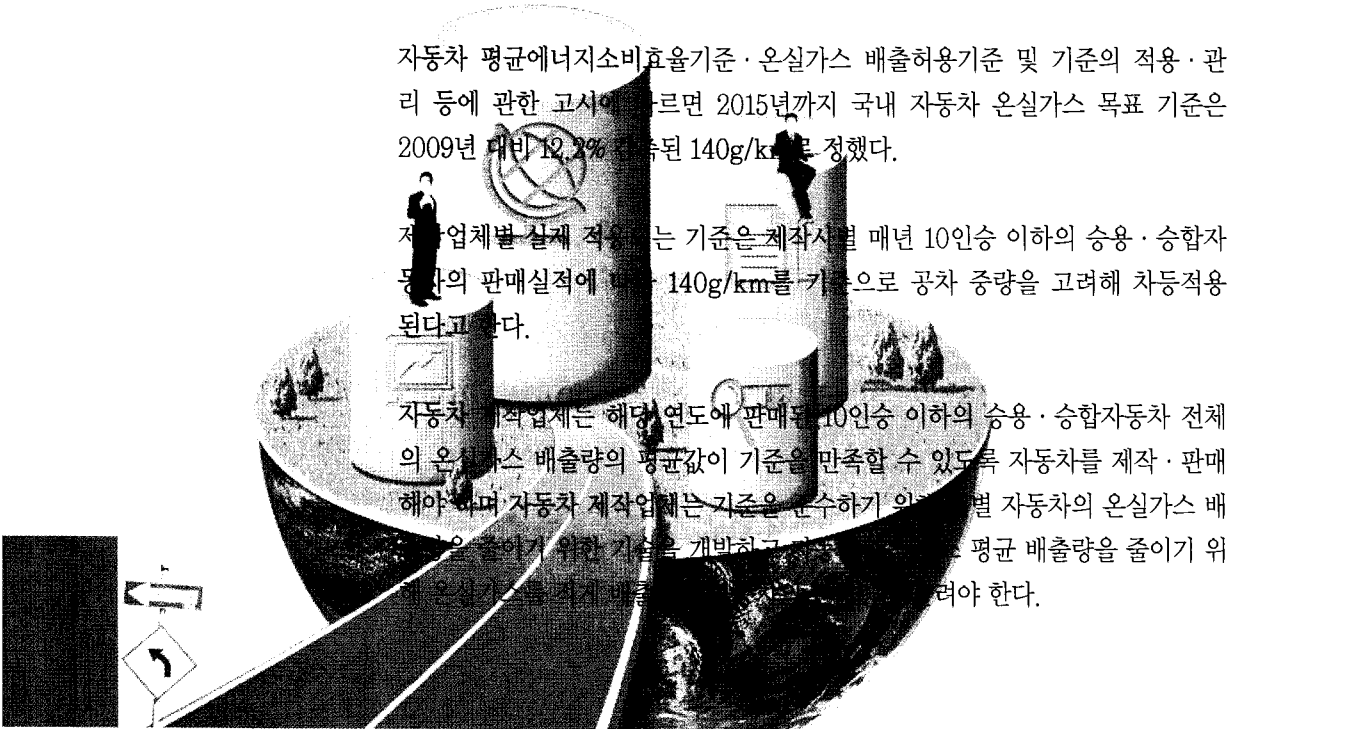


지난 6월 8일 환경부가 국내 온실가스 배출량 중 16.2%를 차지하는 수송부문 온실가스 감축을 위해 내년부터 자동차 온실가스 배출 규제를 실시한다고 발표했다.

자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시(제2011-11호)에 따르면 2015년까지 국내 자동차 온실가스 목표 기준은 2009년 대비 12.2% 감축된 140g/km³로 정했다.

자동차 제작업체별 실제 적용되는 기준은 제작사별 매년 10인승 이하의 승용·승합자동차의 판매실적에 따라 140g/km³를 기준으로 공차 중량을 고려해 차등 적용된다고 한다.

자동차 제작업체는 해당 연도에 판매된 10인승 이하의 승용·승합자동차 전체의 온실가스 배출량의 평균값이 기준을 만족할 수 있도록 자동차를 제작·판매해야 하며 자동차 제작업체는 기준을 준수하기 위해 개별 자동차의 온실가스 배출량을 줄이기 위한 기술을 개발하고, 정부는 온실가스 배출량 기준을 충족시키기 위해 평균 배출량을 줄이기 위한 노력을 기울여야 한다.





우리나라도 온실가스 규제를 통해 국내 자동차 산업의 국제 경쟁력 강화를 유도하고 중·대형 위주(78.7%)의 국내 자동차 보유구조를 개편하기 위해 온실가스 저배출 자동차의 보급을 확대해 CO₂ 감축 및 에너지 절약, 도로교통의 효율성 제고 등을 기대할 수 있을 것이다.



환경부는 향후 벌칙 마련 등 제도개선 계획과 함께 미국, EU 등 온실가스 규제 동향을 지속적으로 모니터링해 현재 고시의 기준 적용 대상을 확대하고 2015년 이후의 2단계 온실가스 목표기준을 마련해 나갈 방침이다.

클린디젤자동차에 대한 적극적인 제도적·정치적 지원 마련해야

늦은 감이 있지만 환경부가 이러한 결정을 한 것은 올바른 정책판단이라고 생각된다. 우리나라도 온실가스 규제를 통해 국내 자동차 산업의 국제 경쟁력 강화를 유도하고 중·대형 위주(78.7%)의 국내 자동차 보유구조를 개편하기 위해 온실가스 저배출 자동차의 보급을 확대해 CO₂ 감축 및 에너지 절약, 도로교통의 효율성 제고 등을 기대할 수 있기 때문이다.

아울러 그동안 외국 및 국내 연구를 통해 밝혀진 클린디젤자동차의 온실가스 배출규제 효과에 대한 적극적인 제도적·정책적 지원이 함께 마련되어야 할 것이다. ◆