

노후차량 관리제도 도입

일반 현황

[인터뷰 및 자문]

- 몽골 내 대중교통 노후차를 관리하는 기준이 있으며, 연식 12년 이상의 디젤버스는 운행 금지하고 있음
(' 21.2.24., 도로교통개발부 Mr. Sh. Khavidolda)
- 몽골정부가 오래된 차량수입량을 감소시키기 위해, 연식이 높은 차량에 높은 관세를 매기면서, 최근에는 몽골에는 '12년 이후에 생산된 차량이 다수 운행 중임
(' 21.2.24., 교통개발부 Mr. Sh. Khavidolda, '21.2.26., 환경관광부 Mr. Munkhbat)

제도 현황

[법령] 대기법

- 대기법 제20조 3항: 대기로 기준을 초과한 오염물질 배출, 유해한 물리적 영향을 미치는 이동오염원 사용에 대하여 환경 감사권한이 있는 경찰관은 위반 조사 및 해결에 관한 법률에 명시된 절차에 따라 제한할 수 있음

[정책] NPRAEP

- NPRAEP 목표3: 차량에서 배출되는 오염물질 저감 포괄적인 조치
- 활동계획 3: 차량연료를 가스 연료 및 전기로 전환, 친환경 기술의 자동차 도입 및 R&D, 대중교통 연료를 단계적으로 가스로 전환

[관리주체] 교통개발부, 국가도로운송센터, APRD

- 교통개발부: 대중교통(버스 등) 배출가스 관리
- 국가도로운송센터: 차량 등록 및 정기 배출가스 검사
- APRD: 차량 배출가스 측정

세부 내용

[정책개요]

- 노후 경유차량 관리를 위한 제도 도입
- ✓ 경유자동차에서 발생하는 대기오염물질을 최소화 할 수 있는 배출가스 저감장치 부착
- ✓ 기존 자동차 엔진을 저공해 LPG 엔진(저공해)으로 개조
- ✓ 7년 이상의 노후 경유차 등 일정조건 해당 시, 폐차 비용을 지원(조기폐차)
- 한국의 경우, 노후 경유차량 관리에 소용되는 경비 일부는 정부가 보조하는 제도가 있음

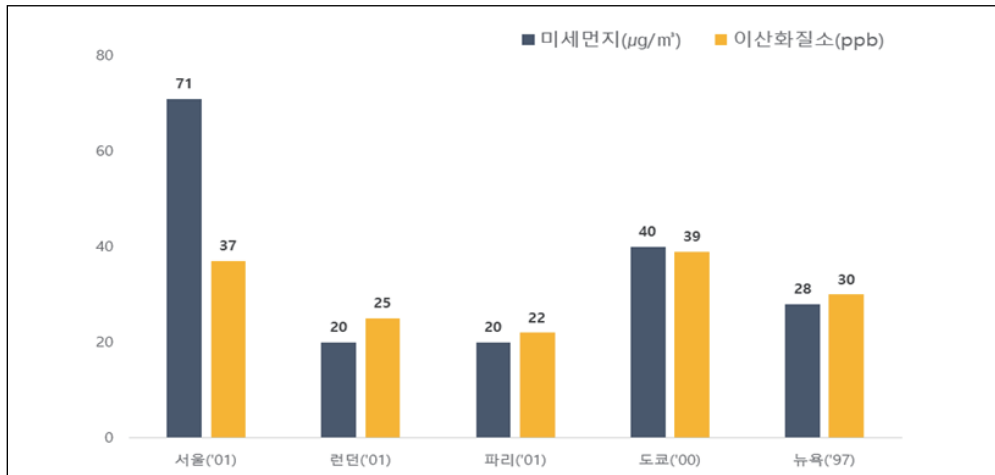
[세부내용]

- 한국의 경우, 특정경유자동차 검사 배출허용기준을 초과한 자동차소유자는 배출허용기준을 만족하도록 재검사 기간 내에 재검사를 받거나, 특정경유자동차 검사기간 만료일로부터 1개월 이내에 배출가스 저감장치(DPF, pDPF, DOC)부착 또는 저공해엔진(LPG)으로 개조하거나, 노후차량을 조기 폐차하는 조치를 해야 됨
- 배출가스 저감 장치의 도입비율 확대를 위해, 국가 차원에서 예산을 지원하였으며, 저공해 조치에 소용되는 비용은 국가(50%)와 지자체(50%)가 각각 나누어 부담함

[참고자료] 국내 도입현황

- 2000년대 초 서울은 타 OECD 국가들에 비해 미세먼지 및 이산화질소가 2~3배가 높은 등 대기 오염도가 매우 심각한 상태였음. 각종 연구기관의 통계에 따르면 사회적 피해비용이 연간 10조원 소요되고, PM10으로 인한 조기 사망자가 연간 1만여 명에 달함. (경기개발연구원, '03년) 아울러 대기오염 조기사망자가 교통사고 조기사망자의 3배에 달함. (미국 지구정책연구소, EPI)

[그림] 선진국 주요도시 대기오염도



출처: 환경부

- 미세먼지가 WHO 1급 발암물질로 명시되었고 미세먼지로 인한 '08년 우리나라 초과사망자수를 10만 명당 24명으로 추산, 이는 조사대상 12개국 중 중국에 이어 2번째로 높은 수준이었음. 서울 '05년~'07년 PM2.5 10 μg/m³ 증가에 따라 전체 사망률은 0.8%, 65세 이상의 사망률은 1.1%, 심혈관계 질환은 13% 증가되었음
- 2000년도 초반, 수도권 내 오염부하가 집중되어 기존 농도 규제방식으로는 배출량 증가 억제가 불가능하였으며, 지자체별 관리로 단일 영향권인 수도권의 광역적인 대기문제 해결이 곤란한 상황이었음
- 이에 따라, 2003년 수도권 지역의 대기환경개선을 목표로 “수도권 대기환경 개선에 관한 특별법” 이 제정되었으며, 주요내용 중의 하나로 저공해자동차 보급 활성화 및 운행자동차 배출가스 관리강화가 포함되었음