

수신 각 언론사

발신 환경운동연합 (담당: 이지연 에너지기후 국장 010-9963-9818 [leeje@kfem.or.kr](mailto:leeje@kfem.or.kr))

제목 [논평] 경유차 비중 2018년 42.8% 역대 최고, 정부의 강력한 결단이 필요하다

날짜 2018. 1. 16.

## 논평

### 경유차 비중 2018년 42.8% 역대 최고, 정부의 강력한 결단이 필요하다

오늘 국토교통부는 2018년 국내 자동차 대수가 전년 대비 3% 늘어나 2,300만 대를 돌파했다고 발표했다. 하이브리드, 전기, 수소자동차를 비롯한 친환경차는 46만대로 전체 비중이 1.5에서 2%로 늘었다. 이와 관련해 정부는 친환경차 보급확대 정책 효과와 미세먼지 심각성에 대한 소비자의 구매 패턴의 변화로 평가했다.

하지만 국토교통부는 경유차 대수와 비중의 증가는 언급하지 않았다. 경유차 등록대수 증가세가 둔화됐다는 사실만 강조했다. 경유차 비중은 자동차 통계를 작성하기 시작한 1999년 29%를 나타낸 이후 꾸준히 증가해 2018년 42.8%로 최고치를 기록했다.

정부는 미세먼지 예산의 대다수를 친환경차 보급 확대에 쏟고 있지만, 문제는 친환경차 보급이 경유차를 대체하지 못하다는 것이다. 이번 통계를 보면, 2018년 한해 증가한 친환경차 대수는 12만2천대인 반면, 경유차는 35만3천대가 늘어 친환경차 신규 대수의 3배에 달하는 현실이다. 2019년 대기환경 분야 예산 1조439억 원 중 친환경차 보급 예산은 6,824억 원으로 절반에 달한다. 친환경차 구매 보조금을 지급할 때 기존 디젤 및 휘발유 차량을 대체하는지 여부는 평가를 받지 않는다.

이는 정부가 미세먼지의 주요 배출원인 경유차 감축에 대한 일관되지 않은 정책 기조가 크게 작용한 탓이다.

미세먼지 저감을 위해서 유류세 조정과 유가보조금 폐지와 같은 세제 개편이 필요하다는 지적에도 정부는 유류세 개편에 대해서 묵묵부답인데다가 지난해 10월 유류세를 오히려 한시 인하는 조치를 발표했다. 이어 클린디젤에 대한 인센티브를 폐지하겠다고 발표했지만, 세계 주요 국가들이 경유차를 전면 퇴출하려는 움직임에 비하면 너무 늦고 미흡한 수준이다.

이제라도 정부는 경유차 감축을 위한 명확한 정책 신호를 자동차 소비자와 제작사에게 보내야 한다. 친환경차 의무판매제 도입을 통한 경유차 감축 로드맵을 마련해야 한다. 그간 미뤄졌던 유류세 가격 조정과 유가보조금 폐지와 같은 세제 개편도 조속히 단행해야 한다. 정부가 친환경차 보급 실적만 따질 게 아니라 경유차 감축을 위한 고강도 대책을 마련하기를 기대한다. <끝>