



미세먼지 저감을 위한 정책이 필요하다

현 정책으로는 초미세먼지를
잡을 수 없다!



임 인 권

—

명지대학교 기계공학과 교수

미세먼지 문제와 관련된 필자의 언론 기고이후 국내에 제대로 된 환경정책이 없다는 우려의 질문들을 많이 받았다. 깨끗한 공기를 만들겠다는 대기정책이 선을 보인지 10년이 훨씬 지났다. 그런데 국민들이 실제로 체감하는 공기의 질은 더욱 나빠지고 있다.

20여 년이 넘게 미세먼지 배출저감 연구와 개발을 하고 있고, 그 동안 환경부의 대기환경 정책을 유심히 보아온 전문가로서 정부가 지금까지 추진해온 환경정책들로는 이런 상황이 개선되기는 어렵다고 판단한다.





1 납득이 어려운 자료해석, 엉뚱한 정책

‘미세먼지를 유발하는 가장 중요한 원인은 경유차의 배출가스’, 환경부가 경유차 배출가스 잡기에 세금을 쏟는 정책의 당위성을 홍보해 온 결과, 이제는 국민의 상식처럼 통용되고 있다. 그러나 이는 사실과 많이 다르다. 2008년 감사원 자료에 따르면, 2006년도까지 환경부 ‘미세먼지(PM₁₀) 배출량 현황’ 관련 자료를 보면, 도로 재비산 먼지가 미세먼지 총 배출량의 85% 이상을 차지하고 있고, 경유차 배출가스는 총 배출량의 약 9%에 불과하다. 도로 재비산 미세먼지는 도로를 운행하는 차량의 움직임에 따라 도로 상에 존재하는 토양 입자, 차량 브레이크 패드 또 마모된 타이어 가루 등이 대기 중으로 다시 확산되고 이동하는 미세먼지를 말한다.

전체 미세먼지 배출량의 85% 이상을 차지하는 도로 재비산 먼지 저감에 더 많은 예산을 투입하는 대기환경정책이 당연히 시행되었어야 했다. 그런데 환경부는 이 85%를 배출량에서 아예 제외하고, 15% 중에서 가장 높은 비율(9%)을 차지하는 경유차 배출가스를 미세먼지 배출의 주범(9/15=60%)으로 낙인찍었다. 대기환경관리 예산 대부분을 도로 관리를 하는 국토교통부가 아닌 환경부가 자체적으로 사용할 명분

이 만들어졌다. 이해할 수 없는 비정상적인 정책은 이렇게 만들어졌다.

전체 배출량의 85%를 놔두고, 9%만을 해결대상 목표로 생각하는 대기환경정책에 10년이 넘게 5조원 넘는 예산이 낭비 되었다. 2008년 감사원의 지적이후로 10년이 다 돼가지만 달라진 것은 없는 듯하다. 향후 10년 동안에도 비슷한 양의 세금을 이 비정상적인 정책에 더 쓸 예정이라고 한다.

우리 국민들은 경유차만 없애면 깨끗한 공기를 되찾을 수 있으리라 착각하고 있다. 그간 수조원의 혈세를 사용했지만, 대기오염 문제는 해결될 것 같지 않고, 더욱 심각해지는 상황이 되었다. 국내 미세먼지의 50% 이상이 중국발 미세먼지 때문이라는 공색한 변명, 질소산화물에 의해서 2차적으로 초미세먼지가 상당히 많이 형성된다는 변명도 만들어졌고, 마치 진실처럼 유통되고 있다. 몇 일전 고농도의 미세먼지가 수도권을 뒤덮고 있을 때, 서해상의 깨끗한 대기 상태를 보여주는 위성사진은 어떻게 설명될 것인지? 과연 질소산화물의 몇 %가 초미세먼지로 변화되는지? 궁금할 뿐이다.



2

대기환경정책 제안

제한된 대기환경 관련 예산에도 불구하고 효율적인 대기환경 정책이 되려면, 변하지 않는 기본 원칙에 따른 누구나 쉽게 납득할 수 있는 정책이 필요하다. 정부 부처 주변을 떠도는 관변 교수들이나 연구자들에 의해서 만들어지는 자기들만을 위한 정책, 끼리 끼리를 위한 정책은 만들어져서는 안 될 것이고, 비전문가인 일부 공무원들에 의하여 정책이 좌지우지되어서도 안 된다.



나머지 91% 배출원에 대한 과감한 정책

경유차 배출가스저감 정책에만 투입되는 대기환경예산을 과감히 다른 분야들에 투입하는 것이 급선무이다. 저마모성 타이어 개발, 고효율 도로청소 진공차량 등 도로 재비산 먼지를 효율적으로 줄일 수 있는 정책들의 시행이 필요하고, 발전기 등 과다배출 고정배출 시설, 철도, 선박 등 대규모 배출시설에 대한 규제 또한 급선무이다.

오염유발자 부담원칙

국민의 대기환경에 대한 의식수준도 많이 올라와 있고, 대기오염 방지를 위한 비용을 어느 정도는 부담해야 한다는 사회적 공감대도 이미 충분히 구성되었다고 판단된다. 기본적으로 “환경오염을 유발하는 자”가 개선을 위해서 소요되는 비용 부담을 먼저 해야 하고, 그 중 일부분을 정부가 지원하는 것이 바람직 할 것이다. 배출가스저감 사업같이 장치비용의 거의 대부분을 국가에서 지원해 주고, 또 대기환경오염을 유발하면서 막대한 수익을 얻는 기업체에 세금으로 이익을 주는 이상한 나라는 우리나라가 유일하다.

예외를 인정하지 않는 환경법의 집행

대기환경보존법의 시행령을 보면, 석탄화력 발전소 등에 낮은 배출 규제치를 적용하는 등 대량 오염배출원에 대하여 수많은 예외 조항들이 존재한다. 진정으로 맑은 대기환경을 원한다면, 규제치를 정상화하는 일정과 소정의 개선기간을 주고, 높아진 규제치를 만족 시키도록 유도하는 정책으로 예외 조항들을 과감히 철폐하는 것이 필요하다.

국민 눈높이에 걸 맞는 배출규제치의 신속한 도입

선진국에서는 2008년부터 건설장비에 대한 가장 높은 배출 규제인 Tier-4 규제 적용이 시작되었지만, 국내 적용 시기는 무려 7년이나 늦은 2015년이다. Tier-2(2년) 및 Tier-3(3년)에 비하여, 또한 미세먼지 문제가 대두되는 시기였지만, 그렇게 과다하게 적용 시기가 지연된 이유를 알 수 없다. 최근 건설장비들의 미세먼지 배출량이 많다고 하면서, 노후엔진을 교체한다고 혈세를 낭비하고 있는 것은 무엇인가?

지금이라도 늦지 않았다.
문제를 해결하기 위해서는 정확한 상황진단도
필요하고, 지금까지의 잘못된 환경정책 시행을
인정하고 이에 따른 엄중한 반성도 필요하다.

명백히 잘못된 혈세낭비

건설장비 엔진을 신형으로 교체하는 엔진교체사업이 매년 수 백억원의 혈세를 이용하여 진행되고 있다. 문제는 신형엔진의 미세먼지 배출량이 [Tier-3, 0.2 g/kWh]로 환경부 매연저감 사업의 주 대상이었던 2003년 이전의 차량용 경유엔진의 배출량 [Euro-3, 0.15 g/kWh]보다 더 많다는 것이다. 특히 CRDI 초고압 분사로 인하여 인체에 더욱 해로운 초미세입자들이 약 500~1,000배 이상 더 많이 배출된다는 것이다. 미세먼지 배출을 줄인다면서 초미세먼지를 더 많이 배출하는 엔진으로 교체하는 이상한 정책에 혈세를 낭비하는 이해하기 어려운 일이 벌어지고 있다. 이 논리대로라면, 엔진교체를 하고 난 이후, 또 수천 억 원의 혈세를 이용하여 또다시 매연저감장치 부착사업을 해야 하지 않는가?

국민의 생명과 안전 보호는 국가가 저야할 가장 기본적인 책임이다. 미세먼지의 원인과 위험성을 알고 있음에도 불구하고, 비정상적이고 비효율적인 정책에만 매달리는 것은 국민을 더욱 위험한 상황으로 내몰 수 있다. 이는 결코 책임 있는 정부의 자세가 아니다. 지금까지 납득하기 어려운 대기환경정책을 기획하고 추진해온 공무원들은 추후에 야기될 수 있는 국가적 배상 책임을 두려워해야 한다.

지금이라도 늦지 않았다. 문제를 해결하기 위해서는 정확한 상황진단도 필요하고, 지금까지의 잘못된 환경정책 시행을 인정하고 이에 따른 엄중한 반성도 필요하다. 국민들이 신뢰할 수 있는 진실된 환경정책이 시급히 마련되어야 한다. 그러기 위해서 국민만을 생각하며 가장 경제적이고 효율적인 정책 방향을 잡고 일관되고 투명하게 정책을 집행해야 한다. 공평무사한 정신으로 대기환경 개선을 추진할 수 있는 새로운 범정부적인 관리체제도 필요할 것이다. ◆