



부실한 미세먼지대책과 친환경자동차의 왜곡



정동수

—
창원대 기계과 교수

지난 10여년 동안 환경부가 수조원 예산을 들여 경유차퇴출 위주의 미세먼지 저감대책을 추진했으나 별 효과 없이 실패했다고 2014년 기재부 재정개혁위원회가 발표한 적이 있다.

2017년 후반에는 2022년까지 약2조원을 투입해서 CNG, LPG차에 전기차를 추가하는 친환경자동차의 보급확대 사업으로 미세먼지 배출량을 30% 까지 줄이겠다는 발표가 있었다. 그리고 2030년까지 엔진자동차의 판매금지를 촉구하는 국회결의안 발의도 추진되고 있다.

환경부는 이미 2000년부터 시내버스를 CNG버스로 대체하여 왔고 택시는 40여년간 LPG로만 운행해 왔다. 택시와 시내버스에 경유가 아닌 특정 연료를 친환경이라는 명분으로 이렇게 장기간 독점 사용하는 나라는 세계에서 우리나라가 유일하다. 경유택시와 경유시내버스가 대부분인 유럽의 선진국 도시가 서울시의 미세먼지보다 절반 이하인 걸 보면 특정 차종이 문제가 아니라는 것을 분명히 알 수 있다. 그럼에도 불구하고 환경부는 CNG시외버스 까지 보급을 확대하고 있다.

최근에 생산되는 가솔린 직분식(GDI)엔진은 경유엔진보다 10배정도 미세먼지가 더 발생하고 있는데도 환경부는 특별한 언급도 없고 오히려 폭스바겐 조작사태를 빌미로 미세먼지(PM)보다 질소산화물을 더 문제시 하면서 경유차 만 계속 표적으로 삼고 있다.

미세먼지는 자동차, 발전소, 공장 등 산업시설과 황사, 가정이나 식당의 주방, 각종 보일러, 농촌과 공사장, 쓰레기 소각, 화재와 산불, 화산 폭발 등을 통해서 다양하게 발생한다. 자동차의 경우는 이런 각종 먼지들이 도로에 깔려 있다가 차량통행에 의해 재 비산되고, 또 타이어 마모로 인해 경유차 배출가스 보다 20배나 많이 미세먼지가 발생하는 것이 주원인이므로 전기차와 수소연료자동차도 미세먼지가 발생하기는 마찬가지이다.



최근 지구온난화와 사막화 현상이 심화되면서 유럽에서도 스모그 등 미세먼지 문제가 심각해지고 있다. 사막 가까이에 위치한 우리나라는 연중 70% 편서풍이 불어와 중국발 황사는 피할 수 없는 자연재해이다. 미세먼지 농도가 날마다 큰폭으로 들쭉날쭉하는 것은 경유차 때문이 아니라 황사의 영향이 지배적이라는 것을 알 수 있다.

문제는 중국의 황사에 산업먼지까지 추가되어 최악의 상황이 연출되고 있는 것이다. 황사의 발생원을 제거하는 것은 솔직히 거의 불가능에 가까운 실정지만 '대중국 문제제기'라는 모호한 발언 말고는 아무런 대책 마련조차도 없다는 것은 너무나 실망스럽다.

심각한 황사, 타이어 마모, 도로먼지 재비산은 방치하고 CNG/LPG차와 전기차의 보급을 확대하거나 엔진차의 판매를 금지해봤자 미세먼지의 저감효과는 없이 국민세금만 낭비되면서 국민은 미세먼지 속에서 계속 고통 받게 되고 자동차산업 또한 위축 될 것이 뻔하다

무엇보다도 중요한 것은 중국발 황사가 우리나라 미세먼지 발생의 큰 비중을 차지하고 있음을 인정하고 불투명한 중국과의 협력여부와는 관계없이 우리만의 실현 가능한 대책마련이 우선적으로 필요하다. 따라서 황사가 심각한 계절에는 가뭄으로 대지가 건조해지므로 인공강우를 과감하게 도입하여 여름 장마철의 rainwash 효과를 극대화 하는 것이 바람직하다.

장기적으로는 대중교통의 이용 활성화로 개인차량의 시내 운행량을 줄이고, 단기적으로는 도로 살수차와 노면 진공청소차 운영을 대폭 확대해야 한다. 그리고 친환경자동차에 지원하는 예산을 전용하여 내마모 타이어의 보급에 집중 지원하고, 노후된 대형경유차의 조기폐차를 확대 추진하는 것이 미세먼지 저감에 훨씬 도움이 될 수 있을 것이다. ♡

”

무엇보다도 중요한 것은 중국발 황사가 우리나라 미세먼지 발생의 큰 비중을 차지하고 있음을 인정하고 불투명한 중국과의 협력여부와는 관계없이 우리만의 실현 가능한 대책마련이 우선적으로 필요하다.