<화학산업 경쟁력을 배양하자!>

자동차연료 환경규제와 의혹들…

우리나라도 자동차 연료의 환경기준이 대폭 강화돼 국민들의 환경 스트레스가 일정부분 해소될 모양이다. 환경부가 2000년 상반기에 자동차 연료의 품질기준을 대폭 강화하는 내용을 골자로 대기환경보전법 시행규칙을 개정해 2002년1월부터 적용키로 결정했기 때문이다.

환경부는 자동차 배출가스에 의한 대기오염을 줄이기 위해 휘발유의 황함량을 200ppm 이하에서 130ppm 이하로, 벤젠함량은 부피기준 4.0%에서 1.5% 미만으로 강화해 2002년1월부터 적용키로 석유제품 생산기업들과 합의해 3월5일 발표했다. 경유도 황함량 기준이 500ppm 이하에서 430ppm 이하로 강화되고, 매연감소를 위해 밀도범위를 815-855kg/㎥로 새로 정했다.

환경부는 저공해연료를 사용하면 휘발유자동차는 연간 170만톤씩 배출되고 있는 탄화수소와 질소산화물·일산화탄소 등 배출오염물질을 7만톤(4%) 가량, 경유자동차 역시 연간 7만3000톤씩 배출되던 매연(미세먼지)을 2600톤(3.5%) 정도 각각 줄일 수 있고, 기준이 강화된 연료를 2002년부터 생산·보급되는 저공해차량에 사용하면 휘발유차량은 전체 자동차 오염물질 배출량의 11%, 경유자동차는 20% 이상 저감효과를 거둘 수 있을 것으로 기대한다고 발표했다.

환경부의 자동차 공해 감축대책 방향에 대해서는 어느 누구도 이의를 제기하지 않을 것이다. 유럽 및 미국을 비롯한 선진국들이 이미 강화된 품질기준을 적용하고 있거나 더욱 강화하고 있다는 점에서 때늦은 감이 없지 않기 때문이다.

문제는 오염물질 배출을 저감시키는 정도와 적용시기이다. 휘발유 및 경유의 유황함량 기준을 각각 130ppm, 430ppm으로 규제하는 것은 대도시 환경오염의 심각성으로 볼 때 지나치게 미약한 조치로 받아들일 수밖에 없고, 적용시기를 2002년1월로 연기한 것도 무엇인가 개운치 않은 뒷맛을 풍기는 대목이다.

환경부는 1998년 및 1999년 휘발유의 Aromatic 함량을 35%로 낮추어 2000년 1월1일부터, 2000년 10월1일부터는 벤젠함량을 무게기준 4%에서 2%로 규제키로 결정했었다.

그런데도 환경부와 정유기업들은 휘발유의 벤젠함량 기준 2%를 2000년 10월1일부터 시행할 것인지에 대해서는 일언반구의 언급이 없는 상태에서 2002년 1월1일부터 1.5%로 낮추어 시행한다고만 발표했다. 무게기준을 부피기준으로 바꾸면서…

환경부는 황함량 및 벤젠함량 규제기준을 왜 바꾸었으며, 시행시기를 왜 늦추었는지, 그리고 무게기준과 부피기준의 차이가 어느 정도인지에 대해 구체적으로 해명해야 할 것이다. 타이완도 2000년 1월1일부터 휘발유의 벤젠함량을 무게기준 3%에서 1%로 강화해 시행하고 있고, 휘발유의 벤젠함량을 부피기준으로 설정한 나라는 세상 어디에도 없다.

환경부는 대기환경 개선을 명목으로 2000년 1월1일부터 휘발유의 품질기준을 대폭 강화하기로 결정해놓고도 재벌기업의 요청을 받아들여 벤젠함량 규제기준의 적용시기를 1년 가까이 연기해물의를 빚은 바 있다.

1999년 국정감사에서 국회 환경노동위원회의 이미경의원은 환경부가 2000년1월부터 자동차 연료인 휘발유의 품질기준을 강화하는 내용을 골자로 한 대기환경보전법 시행규칙 개정안을 1998년2월 공포했으면서도 1998년 L정유의 요청으로 벤젠기준만 적용시기를 9개월 유예시켜 2000년10월부터 적용키로 시행규칙을 개정하고 있다고 주장한 바 있다.

LG-Caltex정유는 당시 1998년3월까지 끝낼 예정이던 벤젠 추출설비 건설공사가 지연돼 벤젠함량 기준을 지키기 어렵다며 적용시기 연기를 요청했고, 합작사인 미국 Caltex와의 협의를 핑계로 조속한 설비건설이 어렵다는 입장을 보인 것으로 알려지고 있다. 그러나 미국은 벤젠이 발암물질이라는 이유를 들어 1996년부터 벤젠함량 0.8% 이하 기준을 적용하고 있다.

이에 환경부는 2000년1월부터 휘발유성분 중 벤젠함량을 4% 이하에서 2%이하로 대폭 줄이는 한편 새로 올레핀 함량을 23%이하, 황함량을 200ppm 이하로 줄이도록 품질기준을 대폭 강화했다고 밝히고, 벤젠기준 적용을 유예한 것은 산업자원부 등의 요청에 따라 협의절차를 거쳐 결정했다고 반박한 바 있다.

국정감시가 소홀한 국회의원 선거를 앞두고 자동차 연료의 환경기준을 약화시키고 시행시기를 연기한 이면은 반드시 밝혀져야 할 것이다.

<화학저널 2000/3/13>