경유자동차 배출기준 알력싸움 한창

환경부, 환경규제협약 지속 추진 … 산자부는 자동차기업 입장 대변

경유자동차 환경규제를 둘러싸고 환경부와 산업자원부 등이 지루한 다툼을 벌이는 바람에 경유자동차 일부 차종의 판매가 전면 중단될 위기에 놓여 있다.

특히, 외국산 경유승용차의 국내시판 허용과도 연계돼 있어 외국 자동차기업들과의 통상마찰 요인으로 작용하고 있다.

환경부는 2002년 초 경유자동차의 대기오염규제를 대폭 강화하는 법안인 대기환경보전법을 제정했는데, 대기환경보전법에 따르면 상당수 국내 경유자동차는 물론이고 수입 경유자동차도 판매가 금지될 상황이다.

이에 따라 환경부와 자동차업계, 산자부, 시민단체 등으로 구성된 <4자 공동대책위원회>가 만들어졌고 2002년 8월 일부 차종은 2002년 말까지 생산을 허용하는 등 당초 법안을 현실화시킨 협약을 맺었다.

산자부는 4자협약의 규제개혁위원회 심의·통과를 전제로 협약 체결에 찬성했으나 규제개혁위원회는 협약내용이 일방적인 시장 및 기업규제라는 이유로 협약통과를 거부했고, 산자부는 환경부에 당초 4자간 협약이 원천무효라며 4자간 협약에서 발을 뺐다.

이에 대해 시민단체들은 산자부의 태도에 반발해 9월 공동위원회를 전격 탈퇴함으로써 협약이 사실상 백지화됨은 물론이고 향후 4자간 협상 지속여부도 불투명해졌다.

이에 환경부가 규제개혁위원회에 대해 재심을 요청하자 규제개혁위원회는 10월28일 일부 수정을 전제로 환경부의 협약을 사실상 원안 그대로 통과시켜 줬다.

그러나 시민단체들이 여전히 협의를 거부하고 있어 협약이 재추진될 수 있을지는 미지수이다.

따라서 4자협약 추진이 계속 지연되면 당초 환경부가 마련한 대기환경보전법에 따라 카렌스2를 비롯한 일부 경유자동차의 생산·판매가 중단될 수밖에 없는 실정이다.

국내시판 예정인 수입 경유자동차도 환경규제대상이기 때문에 미국, 독일 등 국내 진출한 외국 자동차 메이커들도 협약 성사여부를 예의주시하고 있다.

특히, 4자협약이 파기되고 대기환경보전법이 전격 시행돼 경유자동차 판매가 금지되는 사태가 빚어지면 통상마찰이 불가피할 것으로 우려되고 있다.

<Chemical Daily News 2002/11/22>