

경유세 보조금, 환경정책 거꾸로...

화물연대 파업 타결만 생각 ... 화물차 의지하는 운송정책 악순환 우려

화물연대 파업을 타결하기 위한 노-정 협상에서 합의된 경유세 인상에 따른 유류 보조금 확대가 환경정책과 정면으로 상충돼 논란이 일고 있다.

정부는 환경보전과 에너지소비 절약을 위해 대도시 공기오염을 심화시키는 경유 가격을 올려 소비절약을 유도하는 정책을 펴왔지만 파업 타결이 다급한 김에 화물운송 노동자를 달래기 위해 환경정책을 제물로 바친 것이나 다름없다는 지적이 일고 있다.

우선 환경부는 환경단체 등의 건의를 받아들여 경유승용차 시판과 경유값 인상을 연계시키는 방식으로 경유 소비를 최대한 억제하는 정책을 추진해왔다.

이에 따라 2006년까지 경유세를 단계적으로 인상키로 했으나 화물연대 파업 타결협상에서 화물 트럭과 버스 등 경유차 대부분에 보조금을 지급키로 함으로써 사실상 경유값 인상을 포기한 것이다.

이로 인해 앞으로 친환경적인 에너지와 차량이 외면받을 가능성이 높아졌다.

경유가와 압축천연가스(CNG)의 가격을 비교할 때 현재까지는 리터당 782원 대 505원으로 CNG가 비교우위에 있지만 버스업계에 교통세 인상분 전액 환불이라는 합의가 적용된다면 경유가 우위를 점하게 된다.

따라서 정부가 CNG버스에 대한 보조금 지원을 확대하지 않는다면 CNG버스는 버스업계로부터 외면을 받을 수 있다는 우려도 나온다.

결국 2007년까지 전국 도시지역의 경유버스 전량인 2만대를 CNG버스로 교체한다는 환경부의 계획에도 차질이 빚어질 수밖에 없다.

전문가들은 대기오염이나 온실가스, 소음 등 환경비용을 고려할 때 철도가 도로보다 3배 이상 환경친화적 교통수단이라고 분석하고 있다.

그러나 국내의 운송체계는 고속도로 건설과 맞물려 화물차 중심으로 이루어져 왔고, 이에 따라 철도운송체계는 거의 발전되지 못한 것으로 파악되고 있다.

국내 상황에서 유류보조금을 확대하는 것은 화물차 위주의 고질적인 운송체계를 고착시킬 수 있다는 관측이 지배적이다.

환경운동연합 소속 에너지대안센터의 한 관계자는 물동량이 늘어남에 따라 화물차에 의지하는 운송정책이 전환될 필요가 있다면서 유류 보조금 확대로 악순환이 심해질 수 있다고 우려했다.

한국환경정책평가연구원의 김준순 책임연구원도 교통수단에 의한 환경오염을 줄이기 위해서는 철도 등 친환경적 교통수단 확대를 위한 정책 배려가 필요하다고 지적했다.

<Chemical Journal 2003/05/23>