

“이해하기 힘든 경유차 환경개선부담금 제도”

장진영 법무법인 서린 변호사

이해되지 않는, 그러나 엄연한 현실인 몇가지 사실

〈사례 1〉

이산화탄소 배출량이 119g/km에 불과한 현대자동차의 i-30디젤을 구입하는 프랑스의 소비자는 친환경차 구입자라는 이유로 국가로부터 120만원의 보조금을 제공받지만, 같은 차를 구입한 한국의 소비자는 환경오염의 주범이 되어 연 6만원 가량의 환경개선부담금 납부해야만 한다.

〈사례 2〉

세계에서 최초로 매연저감장치(DPF)를 개발한 프랑스 푸조사가 세계 최고라고 주장하는 DPF가 장착된 푸조 308SW를 제 돈 내고 구입한 사람은 환경개선부담금을 내고, 10년된 노후 트럭에 수백만원의 정부 지원금을 받아 DPF를 장착한 사람은 3년간 환경개선부담금이 면제된다.

경유차 소유자가 환경오염의 주범인가?

1. 경유차의 친환경성에 관한 증거들

(1) 2009.1. 현재 국내 시판중인 승용차 중 2012년부터 적용될 유럽연합의 이산

화탄소 배출량 허용기준(130g/km이하)을 충족하는 차량은 9개 차종인데 그 중 6개 차종이 경유차다.

- (2) 국내 시판 중인 승용차 중 에너지효율등급 1등급을 받은 차량 58종 중 무려 70%인 40종이 경유차였고, 최하등급인 5등급을 받은 차량은 대부분 휘발유차였다.(2009.1.6일자 에너지관리공단 자료)
- (3) 연비 상위 10걸 중 하이브리드 차종 1개를 제외하고 9개가 경유차인데, 모든 휘발유차, 경유차 통합 연비랭킹 1위는 경차가 아닌 현대 아반떼 디젤(21km/ℓ)이 차지했다.

① 유럽의 경유차 우대정책

환경에 관한 규제가 세계에서 가장 까다롭기로 유명한 유럽의 각국에서는 같은 등급의 휘발유차에 비해 이산화탄소배출량이 더 적은 경유차에 대하여 각종 세금 감면 등 지원정책을 펴며 자동차 회사에게는 생산을, 소비자들에게는 구입을 장려해 왔고, 이로 인해 2006년 현재 승용차 중 경유차비율이 북셈부르크 75.4%, 프랑스 69.1%를 비롯하여 서유럽 전체평균이 50%에 달하게 되었고, 해마다 그 비율은 높아지고 있다.

② 20년전 제도를 고수하는 한국의 환경정책

환경개선부담금의 근거법률인 환경개선비용부담법은 환경오염의 원인제공자에게 불이익을 준다는 취지에서 1991년 제정되어 현재에 이르고 있다. 당시의 경유차는 주로 버스, 트럭이었지만 90년대 후반부터 대거 출시된 RV차량과 중,소형 경유승용차들, 최근 수입이 크게 늘어난 유럽산 디젤승용차들은 매연, 진동, 소음 등 경유차량의 고질적인 문제를 대폭 개선하여 동종의 휘발유차에 비해 미세먼지의 배출량은 별다른 차이가 없는 수준에 이르렀고 오히려 일산화탄소는 절반이하, 이산화탄소는 20~30% 더 적게 배출되는 것으로 알려져 있다.

③ 경유차 소유자에 대한 차별

예를 들어 현대자동차의 NF소나타, I-30, 아반떼의 각 경유차와 휘발유차의 연비와 이산화탄소배출량을 비교하면 <표1>에서 보는 바와 같이 경유차가 휘발유차 대비 우위를 보이고 있음을 알 수 있다.

경유차가 환경오염의 원인이라는 인식을 심어주게 된 것은 시커먼 매연속에 포함된 미세먼지인데 승용경유차의 경우 미세먼지(PM) 배출량은 휘발유차와 의미 있는 차이를 발견하기 어렵게 되었고 오히려 비메탄탄화수소(NMHC)는 휘발유차에서만 배출되고 있다.

또한, 일산화탄소와 이산화탄소 배출량은 휘발유차 대비 매우 우수한 결과를 보이고 있으므로 결국 경유차가 휘발유차보다 불리한 것은 질소산화물 정도이다.

〈표1〉 경유차·휘발유차 연비·유해물질 배출 비교

차종	NF소나타			I-30			아반떼(수동)		
	경유	휘발유	경유우세 비율	경유	휘발유	경유우세 비율	경유	휘발유	경유우세 비율
NOx(질소산화물)	0.192	0.014	-	0.162	0.012	-	0.194	0.011	-
CO	0.043	0.317	-	0.196	0.425	-	0.074	0.129	-
NMHC(비메탄계 탄화수소)	-	0.02	-	-	0.012	-	-	0.011	-
PM	0.006	-	-	0.00049	-	-	0.003	-	-
CO ₂ (g/km)	194	204	5%	119	152	28%	129	148	16%
연비(km/ℓ)	13.4	11.5	18%	22.2	16.1	37%	21	15.8	33%

자료:현대자동차

결국 휘발유차와 경유차의 배출가스를 비교했을 때 어느 한쪽이 더 우월하다고 하기 힘들 정도인데 아직도 20년전의 상황을 기준으로 제정된 법을 그대로 적용하는 것은 경유차 소유자를 휘발유차 소비자에 비해 합리적 이유없이 부당하게 차별하는 처사이다.

시설물 소유자 등과의 차별

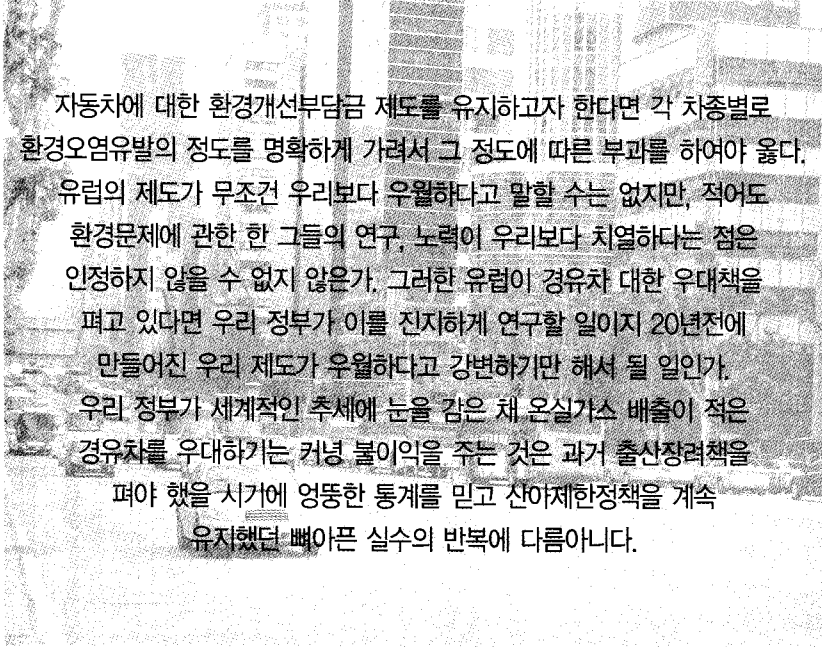
환경개선비용부담법은 경유차 소유자 이외에도 각종 시설물의 소유자 또는 점유자를 환경개선부담금의 납부의무자로 정하고 있다. 그런데 시설물 소유자의 경우 대기오염물질 배출자는 연료사용량, 수질오염물질을 배출한자는 용수사용량에 비례하여 부담금 액수가 증감되도록 규정하고 있는데 반해 경유차의 경우는 경유 사용량과는 무관하게 일률적으로 부과되도록 되어 있다. 이는 경유자동차 소유자들을 시설물 소유자 등에 비해 부당하게 차별대우하는 것이다.

경유차 소유자들 간의 차별

경유차 소유자들은 같은 차령, 같은 지역, 같은 차종이라면 하루 5~6km만 운행하는 사람이든 매일 수백km씩 운행하는 사람이든 관계없이 동일한 액수의 부담금을 납부하여야 한다. 경유차의 운행거리에 따라 배출하는 배기가스의 양은 천차만별일 수 있음에도 불구하고 이를 감안하지 않고 동일한 액수의 부담금을 부과하는 것은 이 제도의 취지인 오염원인자부담의 원칙에 전혀 부합하지 않는 처사이며, 법률적으로는 운행거리가 짧은 경유차 소유자들을 운행거리가 긴 경유차 소유자에 비해 합리적 이유없이 불리하게 차별대우하는 것이다.

결론

자동차에 대한 환경개선부담금 제도를 유지하고자 한다면 각 차종별로 환경오염 유발의 정도를 명확하게 가려서 그 정도에 따른 부과를 하여야 옳다. 유럽의 제



자동차에 대한 환경개선부담금 제도를 유지하고자 한다면 각 차종별로 환경오염유발의 정도를 명확하게 가려서 그 정도에 따른 부과를 하여야 옳다. 유럽의 제도가 무조건 우리보다 우월하다고 말할 수는 없지만, 적어도 환경문제에 관한 한 그들의 연구, 노력이 우리보다 치열하다는 점은 인정하지 않을 수 없지 않은가. 그러한 유럽이 경유차 대한 우대책을 펴고 있다면 우리 정부가 이를 진지하게 연구할 일이지 20년전에 만들어진 우리 제도가 우월하다고 강변하기만 해서 될 일인가. 우리 정부가 세계적인 추세에 눈을 감은 채 온실가스 배출이 적은 경유차를 우대하기는 커녕 불이익을 주는 것은 과거 출산장려책을 펴야 했을 시기에 엉뚱한 통계를 믿고 산아제한정책을 계속 유지했던 뼈아픈 실수의 반복에 다름아니다.

도가 무조건 우리보다 우월하다고 말할 수는 없지만, 적어도 환경문제에 관한 한 그들의 연구, 노력이 우리보다 치열하다는 점은 인정하지 않을 수 없지 않은가.

그러한 유럽이 경유차에 대한 우대책을 펴고 있다면 우리 정부가 이를 진지하게 연구할 일이지 20년전에 만들어진 우리 제도가 우월하다고 강변하기만 해서 될 일인가.

우리 정부가 세계적인 추세에 눈을 감은 채 온실가스 배출이 적은 경유차를 우대하기는 커녕 불이익을 주는 것은 과거 출산장려책을 펴야 했을 시기에 엉뚱한 통계를 믿고 산아제한정책을 계속 유지했던 뼈아픈 실수의 반복에 다름아니다.

환경과 인구정책의 실패는 모두 되돌이키기 힘들뿐 아니라 재앙수준의 결과를 야기한다는 공통점이 있다. 결코 실수가 되풀이 되어서는 안될 것이다. ◈