# 환경정책 제도개선 위원회 보도자료

2018년 3월 23일 11:00 이후부터 보도하여 주시기 바랍니다.

## 환경정책제도개선위원회, 설악산오색케이블카사업 환경영향평가 부동의 및 저탄소차협력금제도 정상화 촉구 등 환경정책 제도개선 권고

◇ 이미 두 차례 불허된 국립공원 내 케이블카 설치를 환경부가 비밀TF까지 구성하며 국립공원위원회 통과를 주도한 부정 행위 확인

◇ 규제완화를 이유로 사회적 합의가 파기된 입법 부작위 상태의 저탄소차협력금 제도의 정상화 촉구

□ 환경정책 제도개선 위원회(위원장 김호철, 이하 위원회)는 국민 환경권을 훼손하고 지속가능발전 실현을 저해한 과거 환경부의 관행과 요소들을 발굴·조사하였다.

□ 위원회는 설악산오색케이블카사업 환경영향평가에 대한 부동의를 권고하였으며, 환경영향평가 전반에 대한 제도개선과 더불어 입법 부작위 상태의 저탄소차협력금제도에 대한 조속한 정상화를 촉구하였다.

○ 지난 9년 동안 환경부의 폐단을 조사·진단하고 불합리한 관행과 제도를 개선하기 위한 목적으로 2017년 11월 총 20명의 전문가들로 구성된 민간위원회인 환경정책 제도개선 위원회는 1차로 3가지 주제에 대한 그 동안의 조사 결과를 발표하였다.

* 1차 발표대상 주제: 설악산오색케이블카사업, 저탄소협력금제도, 환경영향평가제도

□ 현재 환경영향평가가 진행 중인 설악산케이블카사업이 과거 두 차례의 국립공원위원회 부결에도 불구하고 재추진된 배경은 전국경제인연합회(이하 전경련)의 정책건의와 제6차 무역투자진흥회의에서의 대통령의 지시, 경제장관회의에서의 후속조치에 따른 것으로 확인되었다.

* 문화체육관광부 제2차관실 산하 관광레저기획관실이 TF 운영, 환경부 설악산케이블카 주관 및 별도 TF 운영

○ 환경부는 설악산오색케이블카사업이 국립공원위원회를 통과할 수 있도록 별도의 삭도 비밀TF를 구성·운영하고, 해당 TF가 국립공원위원회 심의자료인 민간전문위원회 종합검토보고서 작성에 관여하였으며, 국회에 위증하는 등의 부정행위를 한 것이 확인되었다.

* 환경부 내 케이블카 대응 비밀TF는 2015년 4월 30일부터 국립공원위원회 의결 시까지, 환경부 자연보전국장을 단장으로 공단직원 19명이 포함된 총 3개 팀을 구성·운영

○ 비밀TF는 민간전문위원회 현장조사 및 검토보고서 작성을 지원, 사업자 양양군과 현장조사 계획을 사전에 논의, 국립공원위원회 심의 전 케이블카 추진 점검을 위한 외부 전문가회의 진행 등 설악산오색케이블카사업의 국립공원위원회 심의 통과를 위해 부적절한 행위를 한 것이 확인되었다.

* 비밀TF는 사업자 및 민간전문위원회가 수행해야 할 삭도검토기준 부합여부, 검토보고서, 민간위원 최종보고서 작성 등을 수행 또는 지원

** 2015년 환경부는 국회에 서면답변을 통해 "당시 민간전문위원회에서 환경부로 제출한 민간전문위원회 종합검토보고서 원본을 수정한 사실이 없다."고 보고

*** 그러나 환경부는 사전에 「삭도 검토기준」 부합여부, 검토보고서 및 삭도 민간전문위원회 최종 검토보고서 작성에 관여한바, 국회에 위증한 것으로 판단

○ 설악산오색케이블카사업 관련 자연환경영향평가서 및 공원계획 변경(안)이 자연공원 삭도설치 운영 가이드라인에 부합되지 않은 자료임에도 불구하고, 제113차 국립공원위원회에 제공되어 승인 처분을 받는데 중요한 영향을 미친 것으로 본 위원회는 확인하였다.

* 아고산대와 관련한 다양한 학술적 의견 배제, 사업부지가 극상림 외 지역이라는 허위 내용 기재, 산양 주 서식지가 아닌 것으로 판단하게 하는 개체수 대폭 축소

○ 그 외 이미 알려진 양양군의 경제성보고서 조작, 지방재정투자사업 심사규칙 위반, 구매계약 부당체결 및 특정업체 특혜 등의 문제점도 확인하였다.

□ 위원회는 부당하고 부정하게 추진된 설악산오색케이블카사업에 대해 환경부가 감사 등을 통해 재검증하고, 사업 타당성에 대한 전면 재검토할 것을 요구하였다. 또한 이러한 절차가 완료될 때까지 사업자가 환경영향평가 협의를 요청해 올 경우 환경부는 부동의 처리할 것을 권고하였다.

□ 위원회는 정부, 국회, 산업계, 시민단체 등의 사회적 합의를 통해 시행이 결정된 저탄소차협력금제도가 시행 3개월을 앞둔 2014년 9월 시행시기를 2020년 이후로 연기되고 관련법 개정 및 하위법령 제정이 이루어지지 않은 헌정사상 초유의 입법 부작위 상태를 확인하였다.

○ 수년간의 사회적 논의와 합의에도 불구하고 시행령, 시행규칙 제정 과정에서 부처 간 이견이 좁혀지지 않고 자동차 업계 입장만 언론을 통해 강하게 대두되었다.

* 2014년 9월 경제관계장관회의에서 부담금 부과를 2020년 말까지 유예 결정

** 2014년 10월 대기환경보전법 개정안 국회 제출. 2015년 1월 1일부터라는 단서 조항이 들어가 부칙 개정이 국회에서 부결되어 시행령과 시행규칙이 제정되지 않은 입법 부작위 상태가 현재까지 지속

○ 위원회는 2012년 저탄소차협력금 추진 당시와 현재의 자동차시장은 상이하므로 환경부가 면밀한 검토를 통해 현 상황에 맞도록 제도를 정상화할 것을 권고하였다.

* 자동차소비자의 고효율 저탄소차 구입 유인수단과 전기차 등 저탄소차 보급을 위한 재원 마련이 필요

○ 위원회는 미세먼지 유발이 상대적으로 많은 경유차가 온실가스 배출량을 기준으로 하는 저탄소차협력금제도에서는 유리한 측면이 있으므로 이를 완충할 수 있는 제도 보완을 요구하였다.

○ 또한 자동차환경등급에 따른 운행제한 조치 등 환경비용을 오염자가 부담하는 정책 추진 검토를 권고하였다.

□ 위원회는 환경영향평가가 제도적 측면에서 발전하였음에도 불구하고 사전예방적인 대안을 모색하는데 한계가 있음을 확인하였다. 특히 환경영향평가 과정에서 시민참여가 매우 제한적이며, 환경가치가 중요하게 고려되지 않아 국토환경의 훼손과 국민환경권 침해가 있다고 판단하였다.

○ 환경영향평가 과정이 투명하지 않고, 협의과정이 공개되지 않아, 이해당사자들이 합리적으로 의사결정이 이뤄지고 있다고 신뢰하지 못한다.

○ 평가서의 부실작성이 개선되지 않고 있어서 개발로 인한 환경피해 규모를 파악하기 어렵고, 공사시나 운영시에 환경저감계획이 적절하게 수행되는지에 대한 사후관리가 적절히 이루어지지 않고 있어서 지역주민과 일반국민들에 미치는 영향을 최소화 하지 못하고 있다.

* 24년간 총 42건만이 부실평가로 처분되었으며, 2004~2012년 사이에는 부실평가 처분사례가 없음

** 부실작성 처분유형은 다른 평가서내용 복제 2건, 허위기재 8건, 현황조사 부실작성 및 부실 영향예측 25건, 저감대책 누락 및 부실 5건, 주민의견 등 반영내용 누락 2건 등임

○ 둘째, 위와 같은 절차가 진행되기 전까지 사업추진자가 환경영향평가 협의를 요청해 올 경우 부동의 처리할 것

○ 셋째, 장기적으로 동일한 문제가 재발되지 않도록 국립공원위원회를 통해 이명박정부부터 규제완화로 개정 또는 변화된 사항, 기준 등을 전면적으로 재검토하여 복원하여야 하며, 이를 위해 즉각적인 민관합동 TF를 구성할 것

○ 넷째, 위와 같은 사항이 시행될 시 사업추진자인 양양군과의 심각한 갈등이 발생될 수 있으므로, 해당 군에 친환경적인 개발행위가 이루어질 수 있는 대안 연구 협의체 구성을 제안하나, 친환경적인 개발 사업이라고 해도 사후에 추가적인 갈등이 발생하지 않도록 다양한 협치 대상자가 참여할 수 있도록 협의체를 구성할 것

## 붙임 2 저탄소차협력금제도 참고자료

### 1. 사회적 합의 파기 및 입법 부작위

○ 정부 부처, 관련 산업계, 국회, 시민사회 등의 사회적 합의를 통해 자동차 온실가스 배출량을 근거로 보조금 지급 또는 부담금 부과를 골자로 하는 저탄소차협력금제도 시행을 결정함

표 1. 2012년 5월 관계부처 합동 석유소비 절감대책 수송부문 내용

**수송부문**

**1 고효율차 생산·보급 확대**

□ 자동차 평균연비·온실가스 수준을 **'25년 세계최고 수준에 도달**할 수 있도록, '16년 이후 적용될 목표기준을 금년 중에 제시

○ 아울러, 대형 상용차의 연비규제 도입 로드맵을 수립하고, 연비향상을 위한 고효율 엔진, 전기차 등 그린카 분야('12년 1,200억 원) 연구개발 지원을 확대할 예정

(중략)

□ 고효율 승용차 보급 확산을 위해 '12년 말 일몰 예정인 하이브리드차(개소세, 취득세, 공채)와 경차(취득세) **세제감면 연장을 추진**하고,

* 하이브리드차는 현재 개별소비세, 지방세, 공채 등 최대 310만원 감면

○ 고효율차 구매를 촉진하는 **저탄소차협력금 제도 도입방안**을 금년 9월까지 마련키로 하였음

○ 제도 시행을 3개월을 앞둔 2014년 9월 정부 스스로가 그동안의 사회적 합의를 파기하고 시행시기를 2020년 이후로 연기하며 관련법 개정 및 하위법령 제정이 이루어지지 않는 헌정사상 초유의 입법 부작위 상황을 초래함

## 2. 불합리한 자동차 소비구조 심화

○ 2020년 이후로 연기된 저탄소차협력금제도 시행으로 인한 산업 영향 최소화와 전 세계적인 연비 및 온실가스 규제에 적극 대응하기 위해서는 국내 승용차 판매 추이가 경, 소형 중심으로 변화되어야 하나 불합리한 중, 대형 중심의 자동차 소비구조는 변화가 없는 상황임. 특히, 미세먼지 주요발생원인인 중·대형 경유SUV 증가가 두드러짐

표 2. 국내 승용차 누적 등록대수 변화 추이(단위: 대, %) (출처: 한국자동차산업협회, 자동차 등록 및 판매통계)

| 구분 | 경형 | 소형 | 중형 | 대형 | 합계 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2014년 | 1,608,004 (10.2%) | 3,446,486 (21.9%) | 6,582,922 (41.8%) | 4,108,048 (26.1%) | 15,747,162 (100.0%) |
| 2015년 | 1,711,674 (10.3%) | 3,544,547 (21.4%) | 6,883,857 (41.6%) | 4,417,823 (26.7%) | 16,561,665 (100.0%) |
| 2016년 | 1,798,962 (10.4%) | 3,671,554 (21.2%) | 7,154,802 (41.3%) | 4,707,737 (27.2%) | 17,338,151 (100.0%) |

## 3. 전기차 보급을 통한 시장전환의 한계

○ 대표적인 저탄소차인 전기차 보급을 위해 보조금 지원이 불가피한 상황임. 그러나 예산 지원을 통해 보급할 수 있는 전기차 대수가 한정되어 있어 급격한 시장변화를 유도하는 데에 있어 한계가 나타남

## 4. 자동차환경세제 도입

○ 2012년 해당 제도의 논의 상황과 2017년 국내 자동차 시장의 상황이 상이하여 이전 안을 그대로 시행하기에는 현실적인 문제가 존재하는 만큼 이에 대해서는 면밀한 검토가 필요함

○ 환경오염자 부담원칙 및 사회적 비용의 내재화를 위해서는 소비자가 고효율 저탄소차를 구입할 수 있는 유인수단이 필요함. 미래형 교통수단으로 평가받고 있는 전기차 등 고효율 저탄소차 보급을 위한 재원 마련 방안이 필요함

○ 친환경차협력금 설계 시 유종별(휘발유, 경유, LPG)보조금-부담금 부과구간 설정 등의 대안 모색이 필요함. 온실가스배출량과 실도로 주행 시 질소산화물(NOx) 배출량을 기준으로 부담금-보조금 구간을 설정하는 것도 대안이 될 것임

## 5. 종합적인 자동차 대기오염 대책 시행

○ 자동차 온실가스 대책과 미세먼지 대책의 조화로운 정책 시행을 위해 자동차 환경등급에 따른 운행제한 제도 시행이 필요함

○ 국가온실가스 감축목표 년도인 2020년 또는 2030년까지는 고효율 저탄소차에 대한 의무 판매제를 도입하는 것이 시급함

○ 온실가스 배출량을 기준으로 하는 저탄소차협력금제도 및 고효율 저탄소차 보급을 위한 정책을 시행할 경우 경유차 확대 및 경유차 미세먼지 피해를 최소화 할 수 있는 완충적인 제도가 필요함

○ 중, 대형 경유SUV소비 증가 등 지속적인 경유차 증가를 억제하기 위해 경유가격 조정을 기본으로 한 수송용 에너지 가격체계 개편이 불가피함

## 붙임 4 환경정책 제도개선 위원회 위원

| 연번 | 성명 | 소 속 | 직위 | 비고 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 김호철 | 법무법인(유) 한결 | 변호사 | 위원장 |
| 2 | 김지영 | 한국환경정책·평가연구원 | 선임연구위원 | 2소위원장 |
| 3 | 박용신 | 환경정의 | 포럼운영위원장 | 1소위원장 |
| 4 | 이철재 | 환경운동연합 생명의강 특별위원회 | 부위원장 | 간사 |
| 5 | 명 호 | 생태지평연구소 | 부소장 | |
| 6 | 전동준 | 한국환경정책·평가연구원 | 선임연구위원 | |
| 7 | 정남순 | 환경법률센터 | 변호사 | |
| 8 | 송상석 | 녹색교통운동 | 사무처장 | |
| 9 | 육경숙 | 서울에너지드림센터 | 센터장 | |
| 10 | 장정구 | 인천녹색연합 | 책임위원장 | |
| 11 | 배영근 | 법무법인 자연 | 변호사 | |
| 12 | 김지혜 | 법무법인 예율 | 변호사 | |
| 13 | 전진한 | 알권리연구소 | 소장 | |
| 14 | 조 우 | 상지대학교 | 교수 | |
| 15 | 정전한 | 삼덕 회계법인 | 회계사 | |
| 16 | 정창수 | 나라살림연구소 | 소장 | |
| 17 | 오수길 | 고려사이버대학교 | 교수 | |
| 18 | 유승직 | 숙명여자대학교 | 교수 | |
| 19 | 이비안 | 충북대학교 | 교수 | |
| 20 | 박정임 | 순천향대학교 | 교수 | |