

'경인고속도 통행료 징수 논란' 재점화

(인천=연합뉴스) 신민재 기자 = 경인고속도로의 통행료 징수 문제를 둘러싼 논란이 재연될 전망이다.

인천시의회 박승희 의원은 7일 시의회 시정질문을 통해 "경인고속도로에서 30년 넘게 통행료를 징수하면서 인천의 서구, 중구, 남구, 동구 주민들은 아직도 서울은 물론 시흥, 김포, 일산을 가려고 해도 통행료를 이중 삼중으로 지불하는 차별을 받고 있다"고 주장했다.

박 의원은 "통행료 폐지를 위해 시의회 차원에서 결의안을 채택하고 지역 시민 단체와 연계해 서명운동을 벌일 계획"이라고 밝혔다.

안상수 인천시장은 이에 대해 "경인고속도로 통행료에 대해 최소한의 건설·유지 관리에 필요한 비용으로 인하할 것을 건교부에 건의하겠다"고 답변했다.

국회 건교위 소속 유필우 의원도 다음 달 국정감사에서 경인고속도로 통행료 무료화를 촉구할 계획이다.

유 의원실 관계자는 "지난 1968년 건설된 경인고속도로는 개통 10년만인 지난 79년 이미 통행료 수입으로 투자액을 회수했고, 2003년까지 투자액보다 훨씬 많은 2천219억원의 흑자를 기록해 투자비 대비 185%를 회수했다"며 "유료도로는 투자비가 회수될 경우 무료화하는 것이 원칙"이라고 설명했다.

경인고속도로 통행료 징수 논란은 지난 2000년 인천지역 시민단체들에 의해 공식 제기됐으나 2002년 10월 도로공사를 상대로 낸 '통행료 납부 통지 무효확인 청구 소송'에 대해 법원이 기각 판결을 내리면서 일단락됐다.

경인고속도로를 관리하는 한국도로공사는 2004년 3월 고속도로 요금부과방식을 개선하면서 현재 요금수준인 1~3종 800원, 4~5종 900원으로 각각 인하했다.

통행료 폐지를 주장하는 측에서는 유료도로법 시행령 제 10조 '유료도로관리청은 30년의 범위 안에서 통행료 수납기관을 정해야 한다'는 규정을 들어 경인고속도로의 통행료 징수가 부당하다는 입장이다.

이와 관련 도로공사 관계자는 "지역간 형평성에 문제가 있고 통합채산제에 따라 고속도로 추가 건설을 위한 자원 확보 차원에서 전국적으로 동일한 요금 체계를 적용하고 있는 만큼 특정 고속도로에 대한 통행료 인하나 폐지는 불가능하다"고 말했다.

matilda@yna.co.kr

(끝)

송고일 : 20060907

"전국 고속도로 통행료 개선 시급"

(인천=연합뉴스) 신민재 기자 = 전국의 고속도로를 하나의 노선으로 보고 일률적으로 통행요금을 받는 현행 '고속도로 통합채산제'의 개선이 시급한 것으로 지적됐다.

이 제도는 개별 고속도로 사이의 건설비용 회수율 격차가 반영되지 않고 관련 법령상 근거도 모호해 통행료 부당 징수 논란이 끊이지 않고 있다.

12일 한국도로공사가 열린우리당 유필우 의원에게 제출한 국정감사 자료에 따르면 지난해 말 현재 전국 19개 고속도로 가운데 5개 노선의 건설비용 회수율이 이미 100%를 넘어섰다.

1969년 개통된 울산선의 경우 회수율이 464.3%에 달하고 1968년 건설된 경인선(307.6%)과 경부선(225.3%)은 물론 호남선(175.6%), 남해선(173.7%)도 그동안 건설비용 이상의 통행료를 징수한 것으로 드러났다.

이들 5개 노선의 건설비용은 6조9천298억원인데 통행료로 회수한 금액은 15조1천482억원에 이른다.

그러나 도로공사는 유료도로법 18조 '통합채산제'를 근거로 이들 고속도로에서 30년 넘게 계속 통행료를 받고 있다.

노선별 채산제로는 수익성이 낮은 노선의 유지관리가 어렵고 새로운 고속도로의 막대한 건설비용을 감당할 방법이 없다는 설명이다.

더욱이 지난 2001년 개정된 이 법 시행령은 현재의 건설유지비 총액을 앞으로 30년 범위 안에서 회수할 수 있도록 정해 경부선이나 경인선을 기준으로 하면 총 68년 동안 통행료를 징수할 수 있게 했다.

유 의원은 이에 대해 "유료도로법상 통합채산제는 사실상 통합징수에 관한 규정에 불과한데다 각각의 노선이 교통상 관련이 있고 일체로 건설되는 경우에만 이를 합산해 수지계산토록 한 것"이라며 "교통 관련성 평가도 없이 무조건 모든 고속도로가 연결돼 있다는 이유로 회수완료 노선에도 통행료를 징수하는 것은 부당하다"고 지적했다.

예컨대 회수율이 10%에도 못미치고 있는 마산외곽선(건설비 7천880억원), 익산-포항선(2조164억원), 동해선(1조4천994억원) 등의 건설비용을 멀리 떨어져 있는 경인고속도로 이용자들이 부담하고 있는데 대한 납득할 만한 근거 제시가 필요하다는 것이다.

특히 고속도로 수요예측 및 타당성 검토 없이 신규 노선 건설이 계속되는 상황에서 통합채산제라는 명목으로 정부가 국민에게 막대한 비용 부담을 떠넘기는 것은 잘못됐다는 지적이다.

유 의원은 "통합채산 방식의 요금징수 체계는 철저한 교통관련성 분석과 합리적인 기준 마련을 통해 하루빨리 개선돼야 한다"면서 "회수율이 100%를 넘은 고속도로는 통행료 수납기간 단축이나 요금인하가 반드시 이뤄져야 한다"고 말했다.

matilda@yna.co.kr

(끝)

송고일 : 20060912

고속도로 통행료 언제까지?



● 앵커 : 고속도로를 이용할 때마다 내야 하는 통행료, 시민들에게는 적지 않은 부담인데 현행시스템에 문제가 많은 것으로 드러났습니다.

도로공사의 이상한 계산법, 장미일 기자가 취재했습니다.

● 기자 : 승용차로 경부고속도로를 타고 서울에서 부산까지 가면 통행료는 1만 840원, 개통 이후 38년째 징수됐는데 지난 2월에는 통행료가 4.9% 인상됐습니다.

● 김도윤 : 보통 20만원, 30만원 정도 되는 것 같아요.

● 기자 : 얼마 동안요?

● 김도윤 : 한 달에 많이 다닐 때는 그렇게 다니고 평균적으로는 한 10만원 정도.

● 정광일 : 모르기 때문에 당연히 내는 것으로 알고 있고 마냥 내는 걸로 알고 있죠.

● 기자 : 현행법에 따르면 통행료 징수를 통해 투자비를 모두 회수할 경우, 그리고 징수기간이 30년이 넘을 경우 더 이상 통행료를 거둘 수 없도록 규정하고 있습니다.

그런데 경부고속도로 투자비 회수율은 225%, 다른 네 곳도 이미 100%를 넘어섰습니다.

이 다섯 곳의 도로에서만 한해 15조원을 걷어들입니다.

일부 고속도로에 대해서 투자비를 2배, 3배로 회수하고서도 통행료를 계속해서 징수해 온 이면에는 도로공사의 특이한 계산법이 있었습니다.

전국 23개 고속도로의 회수율에 대한 평균을 내서 회수율이 28%에 불과하다는 것입니다.

그리고 이 평균 회수율이 100%에 다다를 때까지 통행료를 받아야 한다는 겁니다.

이런 계산법의 근거가 되는 것은 두 개 이상의 도로가 교통상 관련이 있을 경우에는 하나의 도로로 보고 통행료를 거둘 수 있다는 규정.

● 이이환 통행요금팀장(한국도로공사) : 또 2 3 개 노선이 격자망으로 형성돼 있어서 교통상 상호 밀접한 관련성을 가지고 있습니다.

● 기자 : 예를 들면 경인선과 경남 지역에 있는 마산 외곽선을 하나의 도로로 본다는 것입니다.

그러나 이 두 도로가 어떻게 교통상 관련이 있는지에 대해서는 조사한 적이 없습니다.

● 기자 : 그러면 확인이 안 되셨다는 얘기네요.

● 이이환 통행요금팀장(한국도로공사) : 그러나 고속도로의 격자형으로 비춰보건데 상당한 교통상의 관련성을 가지고 있다고 생각합니다.

● 기자 : 고속도로는 앞으로도 계속 들어서는 만큼 지금과 같은 계산법대로라면 투자비가 모두 회수된 도로에서도 계속 통행료를 내야만 하는 상황.

제도적인 보완이 필요한 시점입니다.

M B C 뉴스 장미일입니다.

[장미일 기자 meal@imbc.com] 2006.09.12

Copyright(c) Since 1996, MBC & iMBC All Rights Reserved.

창닫기