

꼭히는 의료비 부담을 줄이는 것은 시대적 과제라며 예산 문제는 재정 효율화 방안 등으로 대응해야 한다고 반박했다.

의사단체는 비급여 축소로 수익이 줄어들 수 있다며 원가에 못 미치는 의료수가를 먼저 현실화해야 한다고 목소리를 높였다. 보건 의료 시민단체 등은 문재인 케어 시행으로 의료보장이 강화되는 것은 환영하지만 이를 재정적으로 뒷받침하기 위해 혹시 건강보험료가 대폭 올라 국민 부담이 늘지 않을까 우려했다.

이에 대해 복지부는 필요한 재원을 그간 확보한 건강보험 흑자분(21조원가량)으로 충당해 국민 부담을 최소화하겠다고 공언했다. '건보로 폭탄은 없다'는 주장이다. 나아가 건강보험에 대한 국고지원과 보험료 부과 기반 확대 등으로 보험료 수입을 확충하고 과도한 외래진료, 허위 부당청구 근절 등 의료계의 도덕적 해이나 재정 누수 요인을 차단해 가계에 큰 부담을 주지 않도록 하겠다고 약속했다.

박 장관은 취임 두 달을 맞은 2017년 9월 19일 페이스북을 통해 진행한 생방송 토크쇼에서 "문재인 케어와 치매 국가책임제가 발표된 후 건강보험 재정에 걱정이 많으실 텐데 충분히 감당할 수 있다."고 강조했다.

박 장관은 "국가는 몇 년 뒤, 몇 십 년 뒤에도 건강보험 재정이 건강하게 유지될 수 있도록 면밀한 계획을 세웠다."며 "5년간 건강보험 적립금 21조원 가운데 11조원을 쓰겠다고 하니 우려가 큰데 이는 두 달 치 의료급여비 정도로 매달 들어오는 보험료 중 일부를 쓰는 것"이라고 설명했다.

또 "국고지원을 확대하고 급여낭비를 줄이고 보험료율 인상을 지난 10년간 평균 인상률인 3% 이하로 관리하면 필요한 재원을 충분히 조달할 수 있다."고 말했다.

환경

■ 개요

문재인 정부는 임기 내에 노후 석탄화력발전소를 모두 폐쇄하고 한중 협력을 강화해 미세먼지를 정상급 의제로 다루는 방안 등을 포함한 미세먼지 관리 종합대책을 9월 발표했다.

문재인 대통령은 8월 청와대로 가슴기 살균제 피해자와 가족들을 불러 정부를 대표해 사과했다. 2011년 가슴기 살균제 피해가 본격적으로 세상에 알려진 뒤 대통령이 피해자들에게 한 첫 공식 사과다. 이후 9월에는 가슴기 살균제에 따른 건강 피해로 폐 섬유화와 태아 피해에 이어 천식이 인정됐다.

문재인 정부의 중점 과제 중 하나인 물관리 일원화는 7월 정부조직법 개정안에서 제외되더니 결국 결론을 짓지 못한 채 해를 넘겼다.

■ 2022년까지 미세먼지 30% 감축...30년 넘은 노후 석탄발전소 7곳 폐쇄

정부는 9월 26일 문 대통령 주재로 열린 국무회의에서 환경부를 비롯한 12개 관계부처 합동 '미세먼지 관리 종합대책'을 확정하고 로드맵을 발표했다. 종합대책으로 정부는 모두 7

조2천억원의 예산을 투입해 2022년까지 미세먼지 국내 배출량을 30% 감축하고 미세먼지 '나쁨' 일수를 70%까지 줄일 계획이다.

특히 2016년 나온 미세먼지 대책(14% 감축)보다 2배 높은 감축 목표(30%)를 달성하고자 중장기적으로 사회 전 분야에서 감축 대책을 추진하기로 했다. 2016년 258일이던 미세먼지 나쁨 일수를 2022년까지 78일로 줄이고 서울을 기준으로 초미세먼지인 PM2.5 오염도를 2016년 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 2022년 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 로 줄이기로 했다.

미세먼지 관리 종합대책은 발전·산업·수송·생활 등 총 4부문으로 나뉜다. 발전분야에서는 공정률이 10% 미만인 석탄발전소 9기 중 4기(당진·삼척 각 2기)를 액화천연가스(LNG) 등 친환경 연료로 전환하고 5기(신서천 1기·고성 2기·강릉 2기)는 최고 수준의 배출 기준을 적용하기로 했다. 30년 넘은 노후 석탄발전소 7곳은 임기 내 모두 폐쇄한다.

산업분야에서는 대기배출총량제를 전국으로 확대하고 제철·석유 등 다량 배출 사업장의 배출 기준을 대폭 강화하는 한편 먼지 총량제를 새로 도입하기로 했다. 미세먼지·오존생성의 원인인 질소산화물(NOx)에 대한 배출 부과금 제도를 2018년 하반기에 신설해 2차 생성 미세먼지 발생을 사전에 차단할 계획이다.

노후(221만대) 경유차 77%를 조기 폐차하고 운행 제한지역도 전국으로 확대한다. 친환경차를 2022년까지 200만 대(전기차 35만 대) 보급하고 노후 건설기계·선박의 저공해 조치도 강화해 수송 분야에서 미세먼지 배출량을 대폭 줄일 방침이다.

생활부문에서는 도로청소 차량을 기존의 2배(2천100여 대)로 확충하고 건설 공사장이나 농촌의 불법 소각을 집중 점검하기로 했다.

국제적으로는 미세먼지를 한중 양국의 정상급 의제로 격상하고 장기적으로는 유럽(CLRTAP)과 미국·캐나다의 대기 질 협약 모델을 바탕으로 동북아 지역 내 협약 체결을 추진하기로 했다. 지금까지는 연구협력 수준이었다면 주변국과의 공조를 강화해 중국 등 외국 영향에 대한 실질적인 저감 방안을 마련한다는 방침이다.

■ 수도권 미세먼지 비상저감조치 시행...서울 차량 2부제



▲ 12월 30일 고농도 미세먼지가 기승을 부려 서울 및 수도권 지역에 첫 미세먼지 비상저감조치가 시행됐다. 사진은 회부연 서울 여의도 일대.

수도권 미세먼지 비상저감조치는 세밑 연휴를 앞둔 12월 30일 처음 시행됐다. 이 조치는 2016년 2월 15일 처음 도입된 이후 4월에 발령요건이 완화됐고 그 요건이 12월 30일 처음으로 충족됐다.

2017년 2월 비상저감조치가 결정될 때까지만 해도 발령 요건은 엄격했다. 당시엔 현재 요건 외에도 '오후 5시 기준 수도권 경보 권역 중 1곳 이상 PM-2.5주의보 발령', '다음 날 3시간 이상 매우 나쁨(100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 초과) 예보'가 포함돼 있었다. 하지만 발령 요건이 까다로운 탓에 '비상저감조치 무용론'이 일자 환경부와 수도권 3개 시·도는 공공부문에 한해 이 두 가지 조건을 삭제했다.

비상저감조치가 시행되면 환경부와 3개 시·도는 기관별 비상연락망을 통해 각 행정·공공기관이 운영하는 80개 대기 배출 사업장과 514개 공사장 담당자에게 비상저감조치 발령 사실을 통보한다. 이에 따라 3개 시·도 내 열병합발전소와 자원회수시설, 물재생센터 등의 사업장은 각각 최대 17.6%, 50%, 44%까지 단축 운영에 들어간다.

또 이들 시·도(공공기관 포함)가 발주한 건설 공사장은 노후건설기계 사용을 자제하거나 살수 차량을 운행하는 등 미세먼지 발생 억제조치를 실시한다.

평일에 비상저감조치가 시행되면 수도권 행정·공공기관 임직원 52만7천 명을 대상으로 한 차량 2부제도 실시된다. 정부는 고농도 미세먼지 발생 시 비상저감조치를 현행 수도권·공공부문 중심에서 수도권 외 지역과 민간부문으로 확대할 계획이다.

■ 가슴기 살균제 천식질환자 6명 처음으로 피해 인정

환경부는 12월 서울 여의도 이룸센터에서 제5차 가슴기 살균제 피해구제위원회를 열고 천식 피해 조사·판정 결과 등 4건을 심의·의결했다.

위원회는 우선 가슴기 살균제 피해 신청자 중 2천14명의 천식 피해 조사·판정 결과를 심의해 6명을 피인정인으로 의결했다. 이로써 2017년 9월 천식이 가슴기 살균제에 따른 건강피해로 인정된 이후 처음으로 피인정인이 나왔다.

피해구제위원회는 그러나 살균제 사용 기간이나 사용 후 2년 이내에 천식 진료기록이 없는 사람 등 천식 피해 인정기준에 해당하지 않는 1천204명은 피해를 인정하지 않았다. 나머지 804명은 의무기록을 추가 검토해 피해 인정 여부를 결정하기로 했다.

특히 위원회는 이날 천식 질환의 조속한 조사·판정을 위해 임상 의사 등으로 천식 조사·판정전문위원회를 구성했다. 이에 따라 이번 조사·판정 대상에 포함되지 않은 피해 신청자와 천식 신규 피해신청자에 대해 최대한 이른 시일 내에 조사·판정에 들어갈 계획이다.

위원회는 또 4차 피해 신청자 536명(2016년 신청)의 폐 손상 조사·판정 결과를 심의해 8명의 피해를 인정했다. 이로써 폐 손상 조사·판정이 끝난 피해 신청자는 2천547명에서 3천83명으로 늘어났고 1천210명의 천식 피해 조사·판정이 끝났다. 피해를 인정받은 질환자들도 404명에서 415명(폐 손상 397명·태아 피해 15명·천식 피해 6명, 중복 피해·사산한 태아 제외)으로 증가했다.



▲ 문재인 대통령이 8월 8일 청와대 인왕실에서 열린 가슴기 살균제 피해자와의 면담에서 인사말을 하고 있다.

위원회는 아울러 역학조사와 독성학적 평가에서 살균제와 건강 피해의 개연성이 일부 있는 것으로 판단된 소아 간질성 폐 질환을 우선 구제계정에서 지원하는 방안을 구제계정운영 위원회에 권고하기로 했다.

간질성 폐 질환은 단일한 질병의 종류가 아니며 다양한 원인이 작용하는 약 150가지 이상 질병들의 총칭으로, 성인과 달리 소아는 발병 원인이 비교적 제한적이어서 일부 피해 연관성이 나타났다고 환경부는 설명했다.

이번 권고 결정은 폐 손상 인정기준의 재검토와 인정 질환 확대를 위해 국립환경과학원에서 운영 중인 건강 피해 인정기준 검토위원회의 검토 결과에 따른 것이다. 향후 임상적 근거 등이 보완되면 구제급여를 지원할 계획이다.

위원회는 이 밖에 가슴기 살균제 피해 인정을 받은 피해자 중 93명의 피해등급을 판정해 45명에게 생활지금을 지원하도록 의결했다. 이에 따라 피해 신청일을 기준으로 고도장해 3명은 매월 1인당 96만원, 중도장해 6명은 64만원, 경도장해 20명은 32만원을 지원받는다.

■ 4대강 보 개방

환경부는 11월부터 보 모니터링 대상을 6개 보에서 14개 보로 확대하고 이 중 7개 보는 단계적으로 최대 가능수위까지 확대 개방하기로 했다.

정부는 2017년 6월부터 6개 보(낙동강 강정고령보·달성보·합천창녕보·창녕함안보, 금강 공주보, 영산강 죽산보)를 개방하고 모니터링 해왔다. 하지만 개방 수준이 제한적이어서 물 흐름의 변화와 수질·수생태계 영향 등의 확인이 어려워 충분한 자료 확보에 한계가 있었다. 이에 따라 정부는 강천보·여주보를 제외한 14개 보로 개방·모니터링 대상을 확대하고 조사항목·지점을 추가하는 등 객관적 기초자료 확보를 위한 정밀 모니터링에 들어가기로 했다.

우선 겨울철 수질 악화를 겪는 금강 세종보·공주보·백제보, 영산강 승촌보·죽산보 등 5개 보와 여름철 이후에도 저온성 녹조가 이어지는 낙동강 하류 합천창녕보, 창녕함안보 등 7개 보가 11월 13일 개방됐다. 이 가운데 취수장이 없거나 임시 대책이 가능한 금강 3개 보와 낙동강 합천창녕보, 영산강 승

촌보는 시설 개선과 지하수 영향 등을 관찰하면서 점진적으로 최저수위(수문 완전 개방)까지 전면 개방하기로 했다.

대규모 생활용수 취수장이 있는 낙동강 창녕함안보는 취수 기능 수위까지, 영산강 죽산보는 최저수위 바로 다음 단계인 하한 수위까지 개방하기로 했다. 보 개방은 인근 주민과 수생태계 영향을 최소화하기 위해 목표 수위까지 시간당 2~3cm 수준의 속도로 점진적, 단계적으로 진행된다.

확대 개방한 7개 보 가운데 창녕함안보를 제외한 6개 보는 임시 용수공급 대책을 추진해 2018년 영농기 시작 이후에도 개방 상태를 유지하면서 효과 등을 지속 관찰할 예정이다. 취·양수장이 많아 전체 임시 용수공급 대책 추진이 어려운 창녕함안보는 농업용수 공급 등을 고려해 2018년 3월 말까지는 농업용수 사용이 가능한 수준으로 수위를 회복할 계획이다.

상대적으로 수질이 양호한 한강 이포보와 내년 봄 가뭄에 대비해 상류 댐의 저수량을 관리 중인 낙동강 중상류 6개 보 등 나머지 7개 보는 그간 보 개방의 영향, 녹조, 용수 공급상황 등을 고려해 적절한 시점에 개방을 추진하기로 했다.

■ ‘배출가스 허위인증’ BMW·벤츠·포르쉐에 과징금 703억원

메르세데스-벤츠코리아, BMW, 포르쉐코리아 등 3개 자동차 수입사가 배출가스 인증 서류를 위조한 사실이 확인돼 인증 취소와 과징금 부과 조치를 받았다.

시험성적서를 위조해 인증을 받은 BMW의 28개 차종에는 청문 절차를 거쳐 11월 중순까지 인증을 취소하고 의견청취를 받아 579억원의 과징금을 부과한다. 부품 변경 인증을 받지 않고 차량을 수입·판매한 BMW의 11개 차종과 벤츠의 19개 차종, 포르쉐의 5개 차종에 대해서도 의견청취 절차를 거쳐 각각 29억원, 78억원, 17억원의 과징금을 부과할 예정이다.

특히 BMW에 부과된 608억원은 단일 회사에 부과된 과징금 가운데 역대 최대 규모다. BMW는 2012~2015년 제작차 인증을 받아 국내에 판매한 차량 중 28개 차종 8만1천483대의 배출가스 시험성적서를 위·변조한 것으로 확인됐다.

BMW는 국내 인증 조건에 맞추기 위해 경유차 10개 차종과 휘발유차 18개 차종을 실제 시험 내용과 달리 기재하거나 일부는 시험 결과 치를 맘대로 낮춰 기재했다. 환경부는 인증 서류가 위조되면 배출허용 기준에 부합하는지를 확인할 수 없어 인증 취소 사유가 된다고 설명했다.

BMW는 또 2013년부터 2016년까지 750Li xDrive 등 11개 차종의 배출가스 관련 부품을 인증 받지 않은 부품으로 제작해 7천781대를 수입·판매했다. 배출가스 관련 부품의 경우 크기·위치·촉매 성분 등에 따라 성능이 달라질 수 있다. 인증 부품과 다른 부품이 적용되면 배출가스가 다량 배출될 수 있어 반드시 해당 사항을 확인하고 변경 인증을 받아야 하는데 BMW는 이를 지키지 않았다.

벤츠는 2011~2016년 21개 차종의 배출가스 또는 소음 관련 부품을 인증 받지 않은 부품으로 제작해 8천246대를 수입·판매했다. 포르쉐도 2010~2015년 마진S 등 5개 차종에서 인증 받지 않은 부품으로 제작해 국내에 787대를 수입·판매했다.

■ 표류하는 물관리 일원화

수자원 관리 기능을 국토교통부에서 환경부로 옮기는 ‘물관리 일원화’ 방침이 자유한국당 등 야당의 강경한 반대에 부딪혀 7월 정부조직법 개정안에서 제외됐다.

문 대통령은 8월 환경부 업무보고에서 “물관리 일원화는 꼭 필요하다.”면서 “(환경부는) 국토교통부와 협조해서 이른 시일 안에 일원화하기를 바란다.”고 주문했다. 9월에는 물관리 일원화 문제를 해결하기 위한 특위가 국회에 구성됐지만 9월 말까지로 예정됐던 논의 시한은 지켜지지 않았다.

더불어민주당은 환경부와 국토교통부로 나뉘어 있는 업무를 환경부로 통합해야 한다고 주장했고, 국민의당도 이에 원칙적으로 동의했다. 하지만 자유한국당과 바른정당은 환경부로 물관리 업무를 이관하려는 배경에는 이명박 정부의 4대강 사업을 문제 삼겠다는 의도가 깔렸다는 의혹을 강하게 제기했다. 결국 12월 여야는 물관리 일원화법을 2018년 2월 임시국회에서 처리하기로 하면서 해를 넘겼다.

물관리 일원화에 대해서는 전문가들도 의견이 분분했다. 11월에 국회물관리일원화협의체가 연 공청회에서는 안전한 물 환경 조성, 효율적인 물 공급을 위해 환경부로 통합하자는 의견이 나왔지만 통합 물관리를 위해 조직을 일원화할 필요는 없다는 의견이 맞섰다.

한국정책학회는 물관리 일원화가 이뤄지면 환경부·국토교통부의 중복 투자 개선, 깨끗한 물 확보에 따른 편익 등으로 향후 30년간 약 15조7천억원의 경제 효과가 발생한다고 분석했다. 한국정책학회가 한국갤럽에 의뢰해 진행한 물관리 일원화 관련 설문조사에서는 국민 43.0%, 전문가 59.3%가 ‘매우 찬성’한다고 답한 반면 ‘반대’(‘매우 반대’ 또는 ‘약간 반대’)한다는 비율은 국민 9.5%, 전문가 7.4%에 그친 것으로 나타났다.

복지

2017년은 복지 분야에서 이전과는 질적으로 다른 변화가 일어났다. ‘최순실 국정농단 사태’가 박근혜 대통령 탄핵으로 이어지고 5월 문재인 정부가 출범하는 정치 격변의 시기를 거치며 복지 개혁 또한 새 정부의 최우선 정책 과제로 떠올랐다.

복지 분야에서 특히 눈에 띄는 것은 저소득층에 대한 지원과 배려를 한층 강화한 점이다. 문재인 정부의 저소득층 지원 기준 완화 조치에 따라 그간 정부가 정한 까다로운 기준을 충족하지 못해 복지 사각지대에 내몰려 힘

