

서울시 대기환경 개선을 위해 저공해 자동차 보급을 확대해야

- 서울시 자동차 대기오염 배출특성과 관리방향
- 외국의 저공해 자동차 보급 및 운행 촉진 제도
- 국내 저공해 자동차 보급 및 운행 촉진 계획
- 서울시 저공해 자동차 보급 확대 및 운행 촉진방안

서울시 자동차 대기오염 배출특성과 관리방향

○ 서울시 대기오염 배출현황

- 2002년에 서울시 배출원별 오염물질 배출량은 일산화탄소(CO) 179,455톤/년, 질소산화물(NOx) 107,082톤/년, 휘발성유기화합물질(VOC) 89,034톤/년, 황산화물(SOx) 8,156톤/년, 미세먼지(PM10) 4,725톤/년으로 2000년에 비해 CO는 14.3%, NOx는 27.8%, VOC는 17.1%, SOx는 15.0%, 그리고 PM10은 46.3%가 증가한 것으로 나타났음(<표 1> 참조).

<표 1> 서울시 배출원별 대기오염물질 배출량(2000년~2002년)

(단위 : 톤/년)

연도	배출원 대분류	CO	NOX	SOX	TSP	PM10	VOC
2000년	에너지산업	664	825	747	16	13	99
	비산업	11,038	19,126	4,534	613	418	857
	제조업	294	915	548	6	4	40
	에너지수송 및 저장	-	-	-	-	-	3,995
	유기용제	-	-	-	-	-	45,854
	도로이동	139,601	46,687	955	2,250	2,250	21,762
	비도로이동	5,121	14,887	125	520	520	1,712
	폐기물처리	236	1,321	182	32	26	1,705
합계	156,955	83,762	7,090	3,436	3,230	76,025	
2001년	에너지산업	652	1,261	673	22	18	97
	비산업	10,829	17,014	7,134	628	428	821
	제조업	355	1,535	1,124	14	10	55
	에너지수송 및 저장	-	-	-	-	-	3,671
	유기용제	-	-	-	-	-	53,835
	도로이동	162,938	62,618	1,064	3,383	3,383	27,829
	비도로이동	4,916	15,068	278	566	566	1,774
	폐기물처리	158	692	124	18	3	455
합계	179,847	98,187	10,398	4,632	4,408	88,538	
2002년	에너지산업	675	549	502	16	13	99
	비산업	9,658	16,106	6,161	489	342	835
	제조업	340	1,492	147	8	7	50
	에너지수송 및 저장	-	-	-	-	-	3,841
	유기용제	-	-	-	-	-	52,862
	도로이동	161,506	65,403	894	3,485	3,485	27,694
	비도로이동	7,119	22,713	331	875	875	2,733
	폐기물처리	157	817	122	20	4	919
합계	179,455	107,082	8,156	4,893	4,725	89,034	

자료 : 환경부, 「대기보전 정책수립 지원시스템(CAPSS)」, 2004.

- CO, NOx, PM10의 주된 배출원은 자동차(도로이동오염원)이었으며, VOC는 유기용제 사용이, SOx는 가정과 상업시설의 난방이 가장 큰 배출요인인 것으로 나타났음.

○ 서울시 자동차 대기오염 배출특성

- 서울시 대기오염의 주된 요인은 자동차 사용이며, 소득 증가와 주5일제 시행으로 등록차량과 운행수요의 증대에 따라 자동차로 인한 대기오염 배출비중은 점점 증가하고 있음.
- 2005년 5월 현재 서울시 자동차 등록대수는 279만대이며, 경유차가 전체 차량의 29%를 차지하고 있음.
- 서울의 환경수준을 실제 체감하고 평가하는 기본적인 척도는 미세먼지 오염임. 서울 하늘의 희뿌연 안개 같은 모습이나 시계(視界)를 짧아지게 하는 것이 미세먼지이기 때문임.
- 서울의 미세먼지 오염농도는 2002년 $76\mu\text{g}/\text{m}^3$, 2003년 $69\mu\text{g}/\text{m}^3$ 수준이었으나, 2004년 $61\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로 최근에 대폭 개선되었고, 금년에는 $56\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로 예상되고 있으나, 여전히 선진 외국도시에 비해서는 높은 수치임.

<표 2> 서울시 자동차 차종별 대기오염물질 배출현황(2001년~2002년) (단위 : 톤/년)

구분			CO	NOX	SOX	PM10	VOC
2001년	승용차	경유	1,225.1	1,430.0	54.8	261.3	197.6
		승합차	89,154.3	16,244.8	177.9	-	16,671.9
		화물차	31,365.9	4,505.4	94.2	-	3,863.6
	승합차	경유	9,644.9	19,464.1	319.6	1,386.8	1,851.9
		승합차	561.4	86.1	1.6	-	89.2
		화물차	5,777.8	1,254.9	28.9	-	461.4
	화물차	경유	10,575.2	18,947.7	368.8	1,735.3	2,501.7
		휘발유	675.5	109.3	1.8	-	106.2
		LPG	1,963.1	416.0	9.0	-	137.2
2002년	승용차	경유	1,206.0	1,425.0	44.8	255.8	187.9
		승합차	85,963.1	16,079.6	109.0	-	15,912.7
		화물차	32,555.2	5,065.5	106.7	-	3,882.6
	승합차	경유	8,849.5	18,187.9	238.4	1,243.9	1,730.7
		화물차	467.0	73.0	0.8	-	73.5
		LPG	5,247.7	1,468.2	25.9	-	705.7
	화물차	경유	12,304.2	22,357.0	351.8	1,984.9	2,993.1
		휘발유	722.8	118.7	1.2	-	112.4
		LPG	2,217.6	469.2	10.8	-	151.1

자료 : 환경부, 「대기보전 정책수립 지원시스템(CAPSS)」, 2004.

- 서울시 미세먼지 배출량에 가장 큰 영향을 주는 것은 시내버스·청소차 등 대형 경유자동차로 확인되고 있음. 향후 경유승용차의 운행에 따라, 먼지오염 수치도 영향을 받을 수 있을 것으로 예상됨.
 - 자동차가 배출하는 대기오염물질 가운데 미세먼지(PM10)의 거의 대부분과 질소산화물(NOx)의 75%가 경유자동차에 의해 배출되고 있음. 또한 대형 경유자동차는 전체 자동차의 2.2% 수준에 불과하나, 오염물질 배출량은 전체 자동차 배출량의 22%를 차지하고 있음.
- 자동차 대기오염 관리방향
- 자동차 수요의 증대(차량대수와 차량 주행거리의 증가)로 인해 자동차 엔진기술의 개발과 같은 개별적 접근만으로는 자동차 대기오염을 저감할 수 없다는 인식이 고조되고 있음.
 - 서울시의 경우 자동차에 의한 대기오염물질 배출비중이 75%를 상회하며, 이러한 오염물질 배출비중은 점차 증가하는 추세여서, 향후에도 자동차는 서울의 대기오염을 악화시키는 주된 원인이 될 것임. 게다가 소득의 증가, 주 5일 근무제 실시 등으로 인한 여가 수요의 증가는 자동차 소유·운행 수요를 증대시켜 대기환경 개선의 걸림돌로 작용할 것임.
 - 이에 따라 과거에는 신규차 배출허용기준 강화와 운행자동차 매연단속에 치중하였으나, 이제는 저공해 자동차 보급, 청정연료 보급, 결함확인 검사 강화, 배출가스 저감장치 부착, 저공해엔진 개조, 노후자동차 조기폐차, 정밀검사 확대, 정비업소 관리 및 교육 강화, 특별대기환경관리지역 지정, 교통혼잡세 부과, 그리고 교통수요관리 등을 망라한 종합적인 자동차 환경관리로 변화되고 있음.
 - 따라서 서울시도 자동차 대기오염을 효과적으로 개선시키기 위해서는 운행자동차의 저공해화 사업 프로그램의 지속적인 추진뿐만 아니라, 저공해 자동차의 도입 확대 및 운행 촉진 기반 조성에 더욱 많은 관심을 집중할 필요가 있음.

국내 저공해 자동차 보급 및 운행 촉진 계획

- 저공해 자동차 도입 배경
- 저공해 자동차는 일반적으로 '실용단계에 있는 저공해 자동차'와 '차세대 저공해 자동차'로 구분할 수 있음. '실용단계에 있는 저공해차'로는 천연가스 자동차, 전기 자동차, 하이브리드 자동차, 메탄올 자동차 및 일부의 청정대체연료를 사용하는 자동차를 들 수 있음.

‘차세대 저공해 자동차’로는 연료전지 자동차 및 현행 대형 디젤 자동차를 대체할 차세대 저공해 자동차인 DME(dimethyl ether)를 이용한 자동차, 차세대 하이브리드 자동차, 슈퍼 클린 디젤 자동차, 고성능 천연가스 자동차 및 차세대 LPG 자동차 등에 초점이 모아지고 있음.

- 서울의 대기오염은 자동차에 의한 기여도가 매우 높기 때문에, 미세먼지와 이산화질소 오염도를 낮추면서, 온실가스 배출량도 함께 저감할 수 있는 저공해 자동차 운행촉진이 서울 대기환경 개선의 이중효과를 달성할 수 있는 대안이 될 수 있음.
- 최근 기후변화협약 및 UN 지속가능발전위원회에서도 저공해 자동차 보급을 지구 온난화 방지 및 도시지역 대기환경 개선을 위한 매우 효과적인 대안으로 권고하고 있음.
- 현재 운행자동차에서 배출되는 오염물질의 배출량을 저감하기 위해 추진하고 있는 매연여과장치(DPF; Diesel Particulate Filter)의 부착, 경유엔진의 LPG 개조 등과 같은 저공해화 지원사업은 더욱 확대될 전망이다. 이와 더불어 신규 저공해 자동차의 구입 및 보급을 촉진하기 위한 법적·제도적 기반조성, 그리고 친환경자동차의 운영을 용이하게 할 수 있는 시민참여 유도방안 등을 모색함으로써, 장차 서울시 자동차 대기오염 배출비중을 효과적으로 낮출 수 있는 시행방안을 찾는 과감한 노력이 요구되고 있음.
- 서울시는 「수도권 대기환경 개선에 관한 특별법」에 따라 2005년 이후부터 ‘서울시 대기환경개선 시행계획(2005년~2014년)’을 추진하여야 하는데, 이 계획의 일환으로 저공해 자동차 의무구입 및 운행촉진 대책을 적극적으로 마련할 예정임.
- 중앙정부에서도 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」을 제정하여 저공해 자동차 보급에 노력하고 있음.

○ 중앙정부의 저공해 자동차 보급 계획

- 정부는 수도권 지방자치단체 등 공공기관이 전기하이브리드 자동차 구입시 가솔린자동차와의 차액(2,800만원)을 보조하는 인센티브를 적용하여 2004년에 50대를 지원하였고 2005년에 350대를 지원할 계획임. 2008년부터 적용되는 차기 규제기준 수준의 저공해 디젤자동차(650대)의 조기 보급을 계획하고 있으며, 또 무공해 전기이륜자동차도 보급(300대)할 예정임.
- 수도권 대기환경 개선을 위한 특별대책의 하나인 저공해 자동차의 보급을 확산하기 위해 2005년에 수도권에서 판매되는 자동차 중 27,000대를 차기기준을 만족하는 저공해 자동차로 보급할 계획임. 향후 중·장기적인 보급계획(보급비율 포함)이 마련되면, 자동차 제

작사로 하여금 의무적으로 보급하여야 할 목표를 제시하되, 저공해 정도별 등급을 부여하여 보급목표 달성의 융통성을 부여하면서 저공해 자동차의 비율을 증가시킬 계획임.

- 2005년에 생산·판매되는 Euro-4 기준(2006년 적용 기준)을 만족하는 디젤승용차에 대한 특소세를 50% 감면하고, 하이브리드 자동차 등 저공해 자동차의 상용화 시기에 맞춰 세제지원 방안이 제시될 예정임. 이를 위하여 자동차에 적용되는 세금 구성을 분석하여 관련 부처 간의 협의를 거쳐 지원방안이 마련될 예정임.

<표 3> 수도권 대기환경 개선 특별법 규정에 의한 저공해 자동차 분류기준

제1종	전기자동차, 연료전지자동차, 태양열자동차 등으로서 당해 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령이 정하는 기준에 적합한 자동차
제2종	환경부령이 정하는 연료를 사용하는 자동차 또는 하이브리드 자동차로서 당해 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령이 정하는 기준에 적합한 자동차
제3종	경유, 휘발유 또는 제2종 가운데 환경부령이 정하는 연료를 사용하는 자동차 중 당해 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령이 정하는 기준에 적합한 자동차

주: 환경부령이 정하는 기준은 「수도권 대기환경 개선에 관한 특별법 시행규칙」의 <별표 1> 저공해자동차의 제작차 배출허용기준[제3조 관련] 참조

○ 서울시의 저공해 자동차 운행 촉진 계획

- 최근 서울시는 청정 하늘을 만들기 위해 2가지 저공해화 사업을 계획하고 있으며, 일차적으로 금년 말까지 720억원을 투입하여 대기오염 체감도가 높은 시내버스 2,142대, 마을버스 794대, 민간 청소차 743대, 분뇨 및 정화조차 291대, 가스운반차 139대, 통학버스 239대, 병원차 139대 등 총 4,765대에 우선 배출가스 저감장치를 부착하거나 액화석유가스(LPG) 차량으로 개조할 예정임.
- 자동차 10대 이상 보유사업체 및 매연 과다발생 개인차량에 대해서도 저공해화 사업을 추가로 추진할 계획임.
- 시내버스와 마을버스 등 주로 시내 운행이 많은 차량을 중심으로 우선 추진함에 따라 자동차에서 배출되는 매연의 약 18% 정도가 감소할 것으로 기대되고 있음.
- 2006년 이후에는 자동차 배출가스 정밀검사 결과에 따라, 검사기준에 부적합한 차량은 대기오염정화 장치의 부착 또는 개조가 의무화됨.

외국의 저공해 자동차 보급 및 운행 촉진 제도

○ 저공해 자동차 보급을 위한 경제적 유인제도

- 청정연료 관련 세제혜택 부여: 미국과 유럽 지역을 중심으로 경유 등 기존 연료에 비해 청정연료의 소비세를 낮게 부과함으로써 저공해차가 경쟁력을 갖도록 하고 있음. 특히 미국은 연료에 대한 세금의 차등부과뿐만 아니라 청정연료의 제조자에게도 소득세 감면혜택 등을 주어 저가의 저공해연료 생산을 유인하고 있음.
- 저공해 자동차 구입비용의 보조: 저공해 자동차는 기존 자동차에 비해 대략 10~20% 정도 비싼데, 자동차를 구입할 때 가격차의 일정 부분을 중앙정부와 지방자치단체가 보조해주고 있음. 통상 기존 차량과의 가격차의 1/4~3/4까지 보조하고 있으며 저공해 자동차의 구입 이외에 운행 중인 차량을 개조하거나 운행 차량에 대해 입자상 물질 감소 장치(DPF, 산화촉매장치) 등을 장착할 경우 개조비용을 일부 보조하고 있음. 또한 대중교통 사업자나 공공기관이 저공해 자동차를 구입할 때 구입가의 일정 비율을 지방자치단체에서 지원하고 있음.
- 자동차 관련 세제 경감: 국가마다 저공해 자동차 관련 세제지원에서는 약간의 차이가 있지만 대체적으로 소득세, 주행세, 취득세 등을 감면해 주고 있음. 미국은 저공해차량으로 변경시 주로 소득세에 대한 감면 혜택이 가장 많으며, 판매세, 소비세 등도 일부 감면 혜택을 주고 있음. 반면에 일본은 전체적인 세금에 대한 우대보다는 지방세인 자동차 취득세와 자동차세 그리고 국세인 소득세(차량취득)와 법인세(충전소 설치)에 대해 감면혜택을 주고 있음. 이밖에 몇몇 나라에서 자동차 등록세(호주), 면허세(프랑스), 주행세(네덜란드) 등을 감면하거나 부과하지 않고 있음.

○ 저공해 자동차 의무 제작·구입 비율 규정

- 미국, 유럽, 일본 등 대부분의 선진국가에서는 저공해 자동차 보급을 위해 일정 규모 이상의 자동차 제작자에게 저공해 자동차의 제조·판매 의무비율을 부과하고 있으며, 이와 더불어 공공기관 및 운수사업자로 하여금 저공해자동차를 일정 비율 이상 확보하도록 하고 있음.
- 정부 및 지방자치단체에서 공무 등의 목적으로 이용하는 차량에 대해 저공해 자동차 일정 구입 비율을 적용하여 저공해 자동차 운영을 확대하고 있으며, 사업자에게는 대기오염배출량을 저감할 의무를 부여하고 있음.

○ 저공해 자동차 운영을 위한 인프라 구축

- 기존 연료와 비교하여 저공해 자동차의 연료 충전소 등 인프라 시설 부족은 저공해 자동차 보급의 장애 요인임.
- 일본은 청정연료 사용의 장애요소를 해결하기 위해 충전소 시설 설치비용의 일정 부분을 중앙정부나 지방자치단체에서 보조하고 있음. 그 외에 충전소 설치비용의 7%(법인세와 구입세)에 대해 선택적 세금공제를 하거나, 저공해 자동차 연료공급 시설에 대한 고정자산세를 3년간 2/3 감면해주고, 저공해 자동차 관련 시설을 포함한 토지에 대한 토지보유세를 3년간 면제시켜 주는 등 다양한 감면 혜택을 부여하고 있음.

○ 저공해 자동차 운행촉진을 위한 다양한 인센티브 제공

- 저공해 자동차가 아닌 차량에 대한 운영을 제한함으로써 저공해 자동차 이용을 촉진하기도 함. 이탈리아, 프랑스, 그리스, 일본 등 많은 국가에서는 기존 연료 차량에 대해서 오염이 심한 기간에는 도심에서의 운영을 제한하고 있지만 저공해 자동차의 운영은 제한하지 않음.
- 도심부에 진입하는 자동차에 혼잡통행료를 부과하는 'Road Pricing' 제도를 도입하고 있는 영국과 일본은 저공해 자동차에 대해서는 혼잡통행료를 면제해주거나 할인해 주고 있음. 이 외에도 공용주차장 및 주차시설 이용 요금을 할인하거나 무료 이용 제공 등을 통해 저공해 자동차의 보급을 촉진시키고 있음.

○ 정책적 시사점

- 서울하늘에 대한 시민의 체감오염도는 좀처럼 나아지고 있지 않아, 대기오염물질의 75% 이상이 자동차에서 배출되고 있는 서울에서는 대기환경 개선을 위해 저공해 자동차로의 전환이 필수적임.
- 저공해 자동차 보급을 위한 각종 정책과 지원제도는 국가마다 정도의 차이는 있으나, 저공해 자동차 구입이나 전환시 보조금 또는 세제 지원, 충전소 등 기반시설 확충에 대한 보조, 청정 연료에 대한 저가격 정책 및 연료소비세 감면, 그 외 공용주차장 주차비나 혼잡통행세 할인 등의 인센티브를 제공하고 있음.
- 국가별 시책에 대한 체크리스트는 <표 4>와 같음. 이러한 체크리스트를 활용해 서울시에서 우선적으로 적용할 수 있는 방안을 도출할 수 있음.

<표 4> 국가별 저공해 자동차 보급 확대 및 운행촉진 관련 시책에 대한 비교 체크리스트

저공해자동차 보급 확대 및 운행촉진 관련 시책		미국	일본	유럽·기타	우리나라	
					중앙정부	서울시
연료상 관련 세제 감면		●	×	●	×	×
보조금 제도	저공해 자동차 구입시	●	●	●	▲	▲
	저공해 자동차 전환시	●	●	●	▲	▲
	저공해 장치 장착시	×	●	●	▲	▲
자동차 관련 세금 감면		●	●	●	▲	×
기존 배출 허용 기준 강화		●	●	●	●	-
저공해 자동차 의무 구입 규정		●	●	●	▲	-
저공해 자동차 의무 판매 규정		●	●	●	▲	-
인프라(충전소) 구축시 보조제도		●	●	●	▲	▲
용자제도		●	●	×	▲	●
혼잡통행세 면제·할인		●	●	●	▲	×
공공주차장 요금 면제·할인		●	●	×	●	●

주) 1: ● 시행중, × 시행하지 않음, ▲ 「수도권 대기환경 개선에 관한 특별법」에 근거하여 시행예정임.

서울시 저공해 자동차 보급 확대 및 운행 촉진방안

○ 저공해 자동차 도입 확대를 위한 환경예산의 합리적 운용

- 깨끗한 공기는 더 이상 자유재가 아니며, 개선비용이 전제되어야 소기의 효과를 거둘 수 있으므로 대기환경 개선에 필요한 투자재원의 안정적 확보가 필수적임.
- 1992년부터 시행되고 있는 「환경개선비용부담법」에 따라, 경유자동차를 대상으로 환경개선부담금이 부과되고 있으나, 징수된 부과금이 대기환경 개선에 제대로 사용되지 않고 있을 뿐만 아니라, 부담금 부과지역으로 재환원되는 비율이 지극히 낮음.
- 서울시에서는 1993년부터 2003년까지 총 1조 1,241억원을 부과하여 90.6%인 1조 186억원을 징수하였으며, 환경개선부담금의 부과·징수금액은 대상의 확대 등으로 매년 증가하고 있음. 그러나 문제는 경유자동차를 대상으로 하는 환경개선부담금은 매년 증가하고 있으나, 경유자동차로 인한 환경오염문제의 개선은 이에 비례하지 않고 있다는 점임.
- 따라서 수도 서울을 포함한 수도권의 대기환경 개선을 위해 경유자동차 대상 환경개선부담금 운용을 합리적으로 조정할 필요가 있음. 즉 부과목적이 분명한 환경개선부담금은 '동일지역, 동일 배출원 대책'에 집중 투자하는 원칙을 정립하는 것이 부담금 목적에 부합할 것임.

○ 저공해 자동차 보급 확대방안

- 연료관련 세제 개편: 저공해 자동차 보급을 위해서는 경유 등 기존 자동차 연료에 비해 청정 연료에 대한 소비세를 낮게 부과하여 저공해 자동차가 경쟁력을 갖도록 하는 기본적인 연료 정책이 선행되어야 함. 이와 더불어 에너지 관련 세수의 상당부분을 차지하고 있는 교통시설특별회계의 세출에서 대기오염 방지 및 지구온난화 방지 관련시설 투자(저공해 자동차 보급 관련 재정 마련 등)가 가능하도록 해야 함.
- 저공해 자동차 구입 또는 전환을 위한 보조금 및 용자제도의 확립: 저공해 자동차 보급을 촉진시키기 위하여 초기(3~4년)에는 구입비 차액의 전액을 보조금으로 지원함. 보조금 지원은 저공해 자동차 종류별로 차등 지급하는 것이 바람직함.
- 운행 경유자동차 저공해화 사업의 지원: 경유자동차의 대기오염물질을 감소시키는 디젤산화 촉매장치, 매연여과장치와 같은 장치를 장착할 때와 저공해엔진으로의 개조, 노후 자동차 조기 폐차를 유도하기 위한 비용의 일부를 중앙정부와 지방자치단체가 보조함. 중앙정부와 지방자치단체는 협의를 바탕으로 지역 환경여건과 가용 재정여건을 고려하여 부담비율을 정함.
- 중소기업이나 버스·트럭 사업자가 저공해 자동차를 구입하거나 배출가스 저감장치 장착에 소요되는 경비를 지원하기 위해 무이자·저리 용자와 같은 제도를 검토할 필요가 있음.
- 저공해 자동차 구입 또는 배출가스 저감장치 장착, 엔진 개조를 통해 배출가스기준을 만족시키는 자동차에 한해서 자동차 등록세, 취득세, 자동차세, 주행세, 소비세 등을 일정기간 감면 또는 삭감해주는 인센티브 부여 방안을 고려할 수 있음.
- 자동차 제작자에게 자동차 일정비율을 저공해 자동차로 제작·생산하는 의무 부여, 그리고 공공기관, 자치단체의 차량, 학교 차량에 대해 저공해 자동차 보유 의무비율을 적정하게 설정하는 것이 바람직함. 기존 차량에 대해서는 배출저감 장치를 부착시키거나 엔진 개조·교체를 실시하고, 신규 차량 구입시 저공해 자동차를 구입하도록 의무화하는 방안이 고려될 수 있음. 다만 정부기관 및 공공기관에서 구매할 수 있는 저공해 자동차로는 대기오염 개선 효과를 충분히 달성하기 어려우므로 기업 및 일반 자동차 소유자들의 저공해 자동차 구매를 촉진할 수 있도록, 향후 국내 저공해 자동차 상용화 계획에 맞춰 검토되어야 함.

○ 저공해 자동차 운행촉진 및 시민참여 방안

- 저공해 자동차 운행촉진을 위한 방안으로는 혼잡통행료 면제와 할인, 시영 또는 공영 주차장의 주차비 면제 또는 할인, 대기오염이 매우 심한 기간에 도심 진입 운행제한 대상에서의 제외 등이 고려되어야 함.

- 그 밖에 거주자 우선주차권 신청시 저공해 자동차에게 특별 가산점을 부여해 주차 우선권을 준다든가, 정기적인 자동차 무상점검 등의 다양한 인센티브를 통해 저공해 자동차의 운영을 촉진시킬 수 있도록 하여야 함.
 - 중앙정부, 지방자치단체, 자동차 제작사, 환경단체 등은 저공해 자동차에 대한 시민의 관심을 높이고, 시민참여를 유도할 수 있도록 저공해 자동차 전시회, 시승회, 강연회 등 다양한 교육 프로그램 등을 개발하고 홍보하는 것이 필요함.
- 저공해 자동차 도입 확대 및 운영 촉진을 위한 법적·제도적 보완
- 에너지원별 오염물질 배출량에 따라 「배출세(emission tax)」의 환경오염 비용을 반영한 에너지 세율 조정이 필요하고, 현행 자동차 관련 「지방세법」 개정을 통해 등록세, 취득세, 자동차세에 대해 저공해 자동차에 대한 세금 감면 혜택을 주는 방안을 강구해야 함.
 - 현행 「서울특별시 천연가스 자동차 구입지원에 관한 조례」를 원용하여 저공해 자동차 구입시 지원할 수 있는 「서울특별시 저공해 자동차 구입지원에 관한 조례(가칭)」를 제정하고, 「서울특별시 혼잡통행료 징수 조례」 개정을 통해 제5조(부과대상 자동차의 종류 및 용도)에 저공해 자동차를 포함시켜 혼잡통행료를 면제하는 것이 바람직함.
 - 시민 건강을 보호하고 대기환경을 개선하기 위해 특정사업자(운수사업자)를 대상으로 자동차가 초래하는 환경부하를 저감하고, 자동차 대기오염에 대처할 수 있는 조치 사항을 수록한 자동차 환경관리 지침서의 제작·발간이 필요함.

김운수 | 서울시정개발연구원 연구위원
02-2149-1155
woonkim@sdi.re.kr