

포스트(Post) 교통수요관리 시대의 교통정책 방향

2010. 3. 8 제58호

신성일 / 서울시정개발연구원 연구위원

< 목 차 >

요약

- I. 기존 교통수요관리 정책의 재검토**
- II. 해외 차량운행 효율화 제도 사례**
- III. 서울시 차량운행 효율화 제도 운영 방안**

요 약

승용차 수요를 억제하기 어려운 제도적 환경

혁신적인 대중교통 체계개편과 교통수요관리 노력에도 불구하고 승용차 이용은 계속 증가하고 있다. 서울시는 2009년 약 84만대인 승용차 자율요일제 차량을 125만대까지 확대하고, 현재 27.4% 정도가 참여하고 있는 기업체 교통수요관리정책의 확대를 추진하고 있다. 그러나 인센티브로 활용할 수 있는 자원부족과 취약한 제도적 환경으로 인해 실효성을 낙관하기 어렵다. 자동차 관련 세금의 경우 종류가 많고 불투명해 납세자들의 거부감이 큰데다 자동차 운행이 증가할 수록 세금도 같이 증가하는 유류세와 주행세가 큰 부분을 차지하고 있어 차량의 보유단계에서 차량이용을 억제할 수 있는 근본적인 대책은 아직 없는 실정이다. 또한 지방세에 귀속되는 자동차 관련 세금은 전체 징수세액의 29.6%에 불과하여 서울시가 교통수요관리를 위해 이용할 수 있는 자원 역시 매우 제한적이다.

선진국에서는 새로운 차량운행 효율화 정책을 적극 시행

외국의 경우 ‘저탄소사회’로의 이행을 목표로 교통정책의 패러다임 전환이 이루어지고 있다. 싱가포르에서는 자가용 승용차 총량제인 차량등록쿼터제(Vehicle Quarter System)와 함께 강력한 인센티브를 통해 주말과 비첨두시간에 제한적으로 차량 운행을 허용하는 OPC(Off-Peak Car System)제도가 시민들의 호응을 얻고 있다. 유럽을 비롯한 미국과 일본에서는 ‘제4의 교통’으로 불리는 카 셰어링이 지속가능한 교통 전략으로 주목받고 있다. 프랑스는 벨리브(Velib)에 이어 오토리브(Autolib)라는 이름으로 전기차 공동이용시스템을 추진 중이고, 미국에서는 공공교통체계와 연계한 카 셰어링이 상업적인 성공을 거두고 있다.

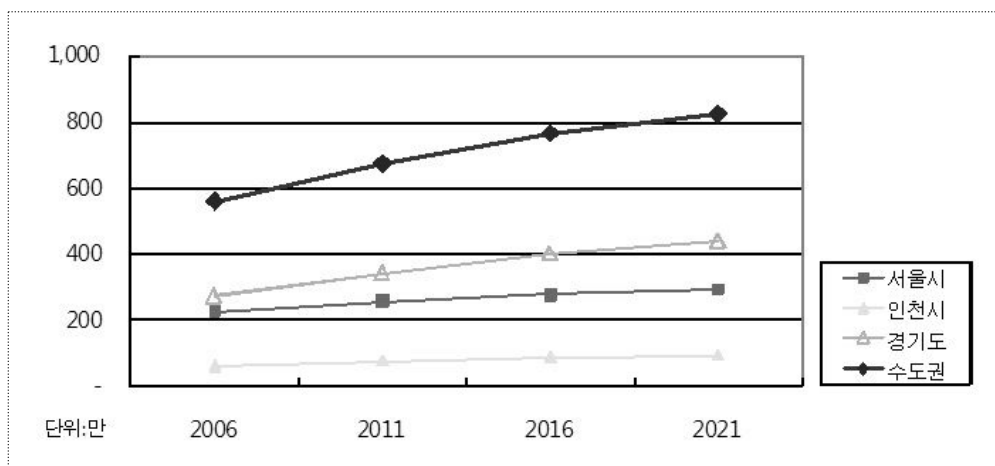
저탄소사회를 예비하는 포스트(post) 교통수요관리 정책으로 서울시 차량운행 효율화

자동차 보유 및 운행으로 인해 발생하는 사회적 비용 증가와 탄소배출량 감축 등이 세계적으로 새로운 교통정책의 모티브가 되고 있다. 서울시도 승용차 소유와 보유 방식의 근본적인 변화를 유도하는 포스트 교통수요관리로 전환하고 포괄적인 차량운행 효율화 전략으로 교통정책의 변화가 필요하다. 우선 자동차 세제의 이용 규제적 성격을 강화하고 탄소저배출 차량과 자동차 억제에 충분한 인센티브를 줄 수 있는 제도적 환경을 구축한다. 둘째 탄소배출권 거래제도와 결합한 OPC 제도, 그린카 보급정책과 연계한 카 셰어링 등 녹색교통을 지향하는 운행 효율화 정책을 도입한다. 끝으로 교통유발부담금의 상향조정, 승용차요일제 인프라를 활용한 운행관리와 보험료 감면 등 포괄적인 연계 프로그램을 추진하도록 한다.

I. 기존 교통수요관리 정책의 재검토

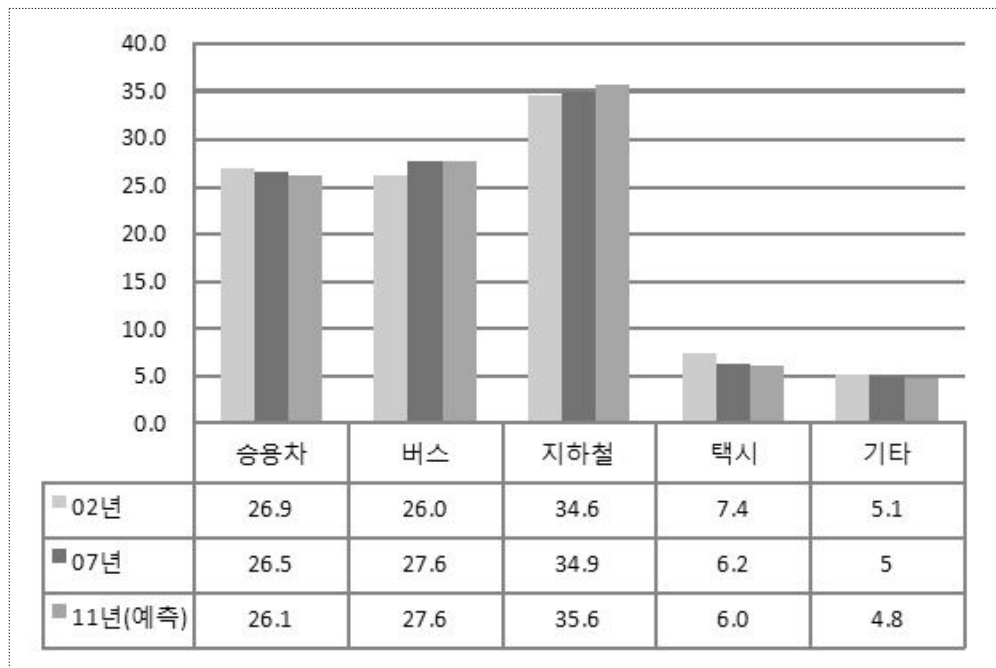
현행 교통수요관리 정책의 한계

- 자동차 운행수요의 근본적 증가로 향후 교통혼잡이 불가피
 - 대중교통 우선정책과 지속적인 교통시설의 확충에도 불구하고 자동차 운행 수요의 증가로 인한 교통혼잡은 계속 심화(혼잡비용이 연간 7조 3백억원)
 - 서울의 승용차 보유대수는 2006년 226만대에서 2021년에는 291만대로 계속 증가할 전망(23% 증가)



[그림 1] 수도권 장래 승용차 대수 예측

- 서울시 대중교통 수송분담률은 62.5%로 정체
 - 버스와 지하철 대중교통의 수송분담률이 2004년 대중교통체계 개편 이후에도 62.5%(2007년)로 낮아 강도 높은 수요관리정책의 추진 필요
 - 2009년 다소 높아졌으나 정부가 목표한 2030년 대중교통 수단분담률 80%에 도달하기 위해서는 많은 노력 필요



[그림 2] 서울시 관련 전일 수송분담률 변화(지하철 환승 포함)

승용차 감소를 유도하기 위한 제도적 인센티브 취약

□ 서울시 교통수요관리 프로그램의 한계

- 교통수요관리 프로그램이 공간적으로 한정되는 데다 인센티브 부족, 자발적인 시민참여 부족, 실효성 있는 단속관리 문제로 인해 시행효과가 미비
- 서울시 기업체 교통수요관리제도에는 2008년 8,366개 대상시설물 중 약 27.4%가 참여. 승용차요일제 참여 차량은 2009년 84만대
- 서울시는 2010년까지 승용차 자율요일제 참여차량을 125만대로 확대하고, 기업체 교통수요관리제도 참여, 주차상한제, 유발부담금, 교통혼잡특별관리시설물 지정 등 수요관리 정책을 지속적으로 강화할 예정

□ 차량 증가를 막기 어려운 자가용 승용차 관련 비용 구조

- 승용차 관련 연간 비용은 직접비(72.4%)와 세금에 해당하는 간접비(27.6%)를 합쳐 총 8백60만원
- 승용차 취득과 보유에 드는 소유비용(58.7%)은 이용여부와 상관없이 보유 자체로 발생하는 고정비용으로 이용량이 증가하면 단위당 이용단가(비용)는 오히려 감소
- 운행과 관련된 비용의 대부분은 세금을 포함한 유류비가 차지하여, 주차 비용이나 혼잡통행료 같은 차량이용에 대한 직접적인 부과비용이 미미한 수준

<표 1> 연간 자가용 승용차 관련 비용 구조

구분		비율 (%)	연간비용(원)
간접비(세금) 27.6%	운행비용	16.1	1,389,853
	소유비용	11.5	989,316
직접비 72.4%	운행비용	25.1	2,162,593
	소유비용	47.2	4,065,216

□ 복잡하고 불투명한 자동차 관련 세제

- 우리나라의 자동차 관련 세제는 70년대 말에 기본 틀이 만들어진 이후 현재까지 유지되어 그 종류가 많고 복잡한 구조
- 다양한 목적에 따라 늘어난 (미국, 독일 등에 비해 2~3배) 복잡한 세제는 합리적인 체계 부족으로 자동차를 억제하는데 한계
- 자동차 소유에 따른 혼잡비용, 환경비용 등 사회적 비용에 대해 일대일로 대응하여 부과되는 방식이 아니기 때문에 납세자들의 거부감 초래

<표 2> 자동차 관련세 종류 비교

구 분	한 국(12개)	일 본(7개)	미 국(4개)	독 일(4개)
구 입(4)	개별소비세(+교육세), 부가세	소비세	판매세	부가세
등 록(3)	등록세, 취득세, 공채	취득세	—	—
보 유(2)	자동차세(+교육세)	중량세, 자동차세	자동차세	자동차세
이 용(4)	유류개별소비세(+교육세), 주행세, 부가세	휘발유, 소비, 지방도로세	연료세, 소비세	광유세, 부가세

 자료: 한국자동차공업협회 <http://www.kama.or.kr/>

□ 유류세에 의존하는 자동차 세제로 교통수요 조절이 어려움

- 유류가격에 포함되어 운행단계에서 지불하는 세금이 절반 이상(51.4%)을 차지하여 교통수요관리를 위해 부과수준을 조절하기 어려운 실정
- 구입·보유 단계의 세금은 개별소비세, 자동차세 등 재산세 성격이 강하고 차량 이용에 대한 직접적인 이용과세 성격이 미흡
- 실재 지방세에 귀속되는 세금은 29.6%에 불과하여 세금은 높지만 서울시의 인센티브 제공 범위가 원천적으로 제한

<표 3> 승용차 1대당 연간 세금

단계	항목	연간세금(원)	구성비
구입단계(35.2%)	개별소비세(교육세)	165,455	6.1%
	부 가 세	271,091	10.0%
	취·등록세	190,954	7.1%
	공 채	325,309	12.0%
보유단계(13.4%)	자동차세 (교육세)	361,816	13.4%
운행단계(51.4%)	유류개별소비세(교육세)	947,273	35.1%
	주행세	247,115	9.1%
	부가세	195,465	7.2%

주: 음영부분은 지방세에 해당함.

- 자동차 관련 세제의 제한된 세입구조로 수요관리를 위한 재원 태부족
- 승용차 관련 세금 중에서 보유단계에서 부과되는 자동차세(교육세)는 지방 정부에서 교통수요관리를 위해 직접 운용할 수 있는 세금으로 서울시 세입의 6.2%
 - 그러나 자동차 관련 세수입 의존도가 14.7%에 이르는 서울시는 자동차 관련 세금을 감면하는데 한계가 있어 수요관리에 활용하기 어려운 상황
 - 현재 서울시는 승용차 자율요일제 참여차량에 대해 5%의 자동차세를 감면하고 있으나 충분한 인센티브가 되지 못하는 실정(평균 자동차세 36만원 중 18,000원 경감)
 - 향후 승용차요일제에 참여(100만대 기준)한 시민들에게 자동차세 5%를 추가 감면하면 서울시의 세입은 146억원이 감소해 재정 부담

<표 4> 서울시 자동차 관련 지방세 세입 규모

구 분		단 계	세 액(백만원)	구성비
서울시 총 세입		—	11,885,828	100.0%
자동차 관련 세입		—	1,744,308	14.7%
	취·등록세	구입	426,890	3.6%
	(유류) 주행세	운행	589,062	5.0%
	자동차세(교육세)	보유	728,356	6.2%

자료: 행정안전부, 2008, 「2008 지방세정연감」.

- 차량 구입(취득)단계에서 부과되어 지방세로 편입되는 취·등록세는 수요관리를 위한 인센티브로 활용 가능한 항목
- 서울시 교통수요관리는 주로 차량의 통행방식에 영향을 주는 프로그램 위주로 운영되어 차량의 구입과정에서 인센티브를 적용할 수 있는 범위

는 매우 제한적

- 취·등록세의 감면혜택은 구입 단계에서부터 차량운행을 제한하는 효과가 있는 수요관리 프로그램 도입 시 상당한 인센티브로 작용

녹색교통(Green Transport)으로 교통정책의 패러다임 전환 필요

- 지구적인 환경변화 속에서 '저탄소사회'로의 이행을 목표로 교통정책 패러다임의 전환 요구 증가
 - 대중교통 우선 정책은 그린카 보급전략과 결합한 그린 대중교통으로 전환하고, 교통수요관리 전략도 그린 교통수요관리(Green TDM)로 다각화할 필요
 - 자동차 보유 및 통행량 증가로 인해 발생하는 각종 사회적 비용의 증가와 탄소배출량 감축 요구를 반영하는 효과적인 교통수요관리 정책의 발굴이 절실
 - 혼잡통행료 징수, 주말차량제, 카 셰어링 등 새로운 차량운행 효율화 제도에 대한 적극적인 검토가 필요

II. 해외 차량운행 효율화 제도 사례

싱가포르의 차량운행 효율화 제도

- 차량쿼터제(Vehicle Quarter System)와 차량운행 면허제도(Certificate of Entitlement)
 - 싱가포르는 교통수요관리와 대중교통을 지향하는 교통정책으로 도시국가라는 한계를 극복하고 혁신적인 도시교통시스템 구축
 - 자가용 승용차 총량제와 혼잡통행료 부과 등 자동차 보유와 운영에 대한 엄격한 규제 시행
 - 1990년부터 시행하고 있는 차량등록쿼터제(VQS)는 강도 높은 교통수요 관리의 제도적 기반
 - 국토도로청(LTA)에서 교통 상황, 도로 여건 등을 고려하여 매년 신규 등록되는 차량수를 결정
 - 차량 등록자는 등록 가격을 입찰하고 시장 가격에 따라 결정된 COE 면허를 구입
 - 2002년부터 COE 면허 오픈경매시스템(COE Open Bidding System)을 도입하여 실시간으로 시장가격을 확인하고 가격 재입찰도 가능
 - 1600cc이상 승용차량의 COE 면허의 프리미엄은 2007년 기준 15,936 S\$(약 1,468만원)

싱가포르 자동차 보유 비용 = 차량가격 + 수입관세 + 등록세 + 등록부가세 + COE + 도로세
(이외 보험료 ERP 등 추가)

<표 5> COE 프리미엄 현황(2007년)

구 분	카테고리 A (1600cc이하 /택시)	카테고리 B (1600cc 이상)	카테고리 C (화물차/버스)	카테고리 D (오토바이)	카테고리 E (수시등록)	계
차량대수	329,299	209,841	146,889	143,524	—	829,553
쿼터배분(2008)	48,847	26,376	9,049	10,684	20,990	115,946
COE 프리미엄	14,101S\$	15,936S\$	6,887S\$	1,108S\$	16,490S\$	—
연간 프리미엄	12,991천원	14,682천원	6,345천원	1,020천원	15,192천원	

※ 카테고리별 증가율(연간 3%), 말소 예측 차량을 고려 COE 설정

□ 비첨두시간차량등록제(Off-Peak Car Scheme)

- 차량등록쿼터제는 수요관리 정책 시행을 위한 효과적인 제도적 환경
 - 강도 높은 차량 운행 규제를 기반으로 주말이나 공휴일에만 차량운행을 허용하는 주말차량제(현재는 비첨두시간차량등록제)를 시행하고 자발적인 참여자에게 높은 인센티브를 제공
- 싱가포르의 OPC라는 이름으로 유일하게 주말차량제도를 시행
 - 교통혼잡을 완화하기 위해 주말차량제(Weekend Car Scheme; WEC)를 시행하다가, 1994년부터 비첨두시간 차량등록제(OPC)로 전환
 - 주말차량제는 차량 보유를 억제하는 차량쿼터제(VQS)를 완화하여 자동차 보유를 허용하되 평일 낮시간의 운행은 제한하고 주말 및 야간에만 차량을 사용하도록 하기 위한 방안

<표 6> OPC 차량 운행 가능시간

월~금	오후12시~	오전7시~오후7시 (운행불가)		오후7시~오후12시
토	오전7시	오전7시~오후3시 (운행불가)		오후3시~오후12시
일	전시간대			

※ 2010년부터 토요일 운행 허용(Revised OPC)

- 2007년 기준으로 싱가포르 전체 차량(851, 336대)의 약 4%가 동 제도에 가입. 가입한 차량은 OPC용 붉은색 번호판을 부착하고 운행
- 기존 COE 면허를 소유하고 있는 운전자가 OPC 차량으로 등록하면 COE와 차량제반 등록비(ARF, Additional Registration Fee), 도로주행세(연간 50~800S\$) 등을 환불

<표 7> OPC 가입차량 현황

기 간	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
전체차량	711,043	727,395	754,992	799,373	851,336
OPC차량(구성비)	2,644(0.4%)	5,244(0.7%)	12,947(1.7%)	24,413(3.1%)	33,983(4.0%)

- 제한된 요일에 차량을 운행하는 경우 20S\$(약 17,000원)의 1일 허가증을 발급받아야 하며, 위반시 최대 5,000S\$(약 4,250,000원)의 벌금 부과
- 2009년 11월부터 지정된 종이쿠폰 형식의 Off-Peak Car Day Licence 대신 전자 방식인 Electronic Day Licence (E-licence)를 사용(20S\$)
- COE 차량등록증의 프리미엄이 최하 1,299만원(1600cc이하, Category A)에서 1,519만원(수시등록, Category E)에 이르기 때문에 차량이용이 많지 않은 시민들이 선호



[그림 3] OPC 등록차량의 번호판

‘제4의 교통’ 자가용공동이용제도(Car Sharing)

□ 유럽에서 출발한 카 셰어링

- 유럽을 필두로 미국과 일본 등에서 자동차 공동이용은 이미 지속가능한 교통체계를 구성하는 ‘제4의 교통’으로 주목
- 스위스 자동차 공동이용시스템은 2007년 인구의 1%인 7만 4천명이 참가하고 약 2,000대의 차량이 운행되는 새로운 공공교통으로 정착
 - 1987년 스위스에서 58명이 함께 돈을 모아서 자동차 6대를 산 뒤 필요할 때에만 예약하여 차를 이용하는 카 셰어링을 처음 시작
 - 뜨거운 호응으로 카 셰어링 참가자들이 4년 만에 30배나 늘어났고, 1996년 모빌리티라는 한 회사로 합병

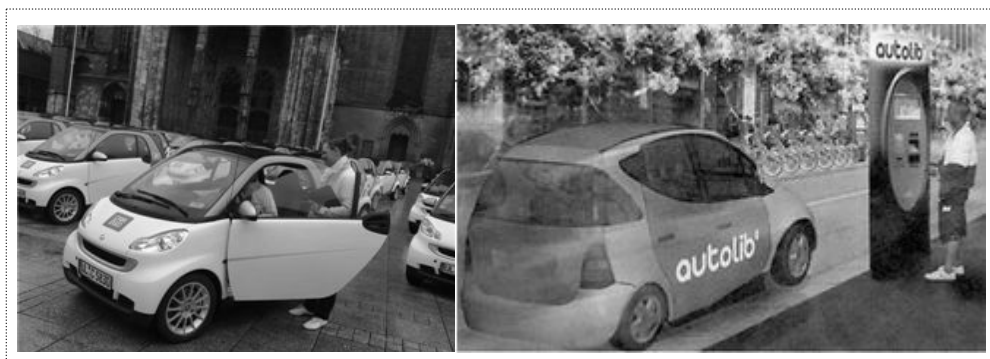


[그림 4] 스위스 모빌리티사의 카 셰어링 시스템

□ 카 셰어링과 공공교통체계의 연계

- 스위스 정부는 카 셰어링을 교통정책의 하나로 인식해 지원하고, 버스 전철 등 공공교통부터 렌트카·택시·국가철도까지 모든 교통을 연계하여 이용할 수 있는 교통카드 출시

- 1990년 독일에서도 카 셰어링 사업이 시작, 1998년 브레만시는 스위스처럼 공공교통과 연계된 제도를 도입하였고 2002년에는 카드 한 장에 신용 카드와 교통카드, 카 셰어링 요금납부 기능을 포함
- 카 셰어링 기능을 통합한 버스카드 이용율은 실제 55%에서 72%로 증가
- 카 셰어링은 독일에서 2003년 2,100대의 자동차를 5만 5,000명이 함께 이용할 정도로 급성장
- 이탈리아는 카 셰어링을 지속가능한 교통체제의 하나로 인식하고, 환경부가 약 900만 유로의 예산을 책정하여 초기투자비 50%를 지원
- 프랑스는 벨리브(Velib)에 이어 오토리브(Autolib)로 전기차 공동이용시스템 도입
- 프랑스 파리는 약 14, 00개의 지점에 4,000대의 전기자동차를 이용한 대규모 자동차 공동이용 시스템 프로젝트를 추진
- 프랑스는 2007년 앙티브, 2008년 리옹에서 시행한 전기차 공중대여시스템을 2011년까지 파리 및 20개 인근도시에 도입하는 계획을 발표하고 합동운영단체 '오토리브(Autolib)'를 설립

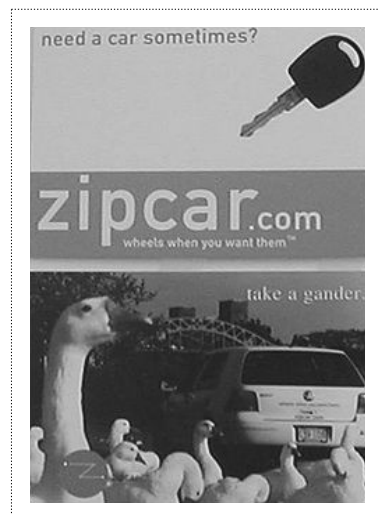


[그림 5] 프랑스의 오토리브(autolib)

- 오토리브는 파리 시내 어디에서든 빌려 탄 다음 반납하면 되는 시스템으로 친환경 차량 전용이라는 점에서 기존 렌트카(Rent a Car)와 구별
- 파리지네 700여 개소, 교외도시 20곳에 700개 등 총 1,400개의 대여소를 설치할 계획
- 파리는 오토리브 시스템 도입으로 대기오염 개선은 물론 교통난 해소, 관광 상품화, 친환경 자동차의 개발 촉진 등 다양한 효과를 기대

□ 미국의 상업적인 카 셰어링 확산

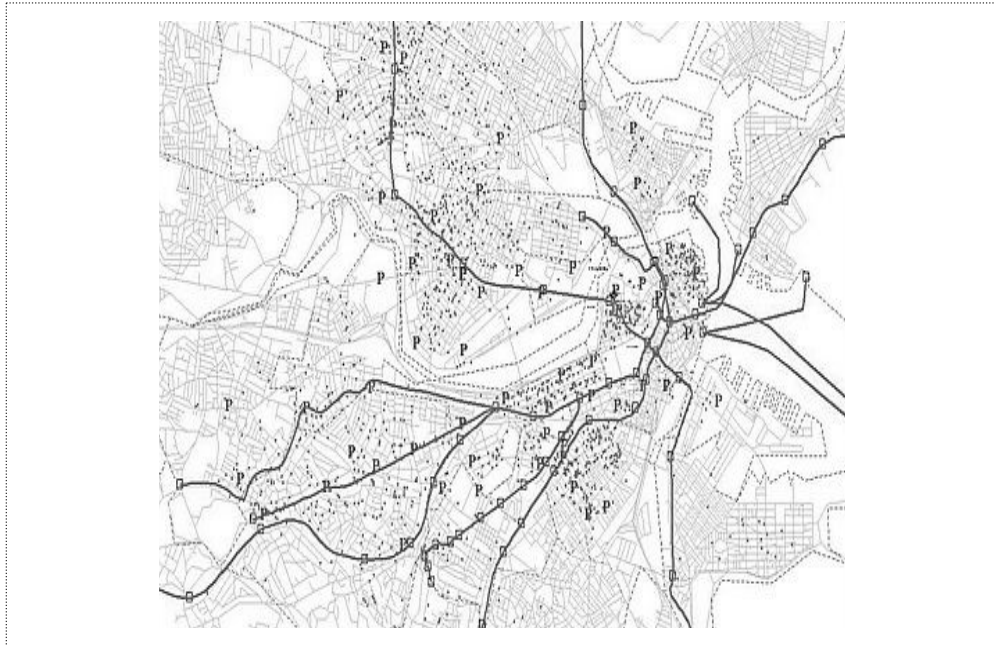
- 미국의 자동차 공유이용 서비스는 상업적인 측면에서도 성공을 거두어 북미지역의 공유이용 가입자 수는 약 32만명(2008년)
- 미국 최대 카 셰어링 회사인 집카(Zipcar)는 Flexcar를 합병(2007년)하여 회원수 20만명에 달하는 최대 규모의 카 셰어링 회사로 성장
- 집카의 이용은 연회비 20달러를 납부하고 온라인이나 전화 예약을 통해 시간당 8.75 달러에서 62달러의 비용을 지불



[그림 6] 카 셰어링 회사인
집카 포스터

- 2000년부터 필라델피아 시는 시 소유 차량 330대를 없애고 지역의 카 셰어링 회사 회원으로 가입, 5년 동안 총 900만 달러의 예산을 절감
- 브루클린 시와 섬머빌 시의회는 카 셰어링 회원을 위한 무료 주차공간을 제공, 알링턴 시와 알렉산더 시는 시민을 위한 월회비와 가입비를 지원

- 보스턴 시는 집카 회원에게 전철역 주변에 주차공간을 제공

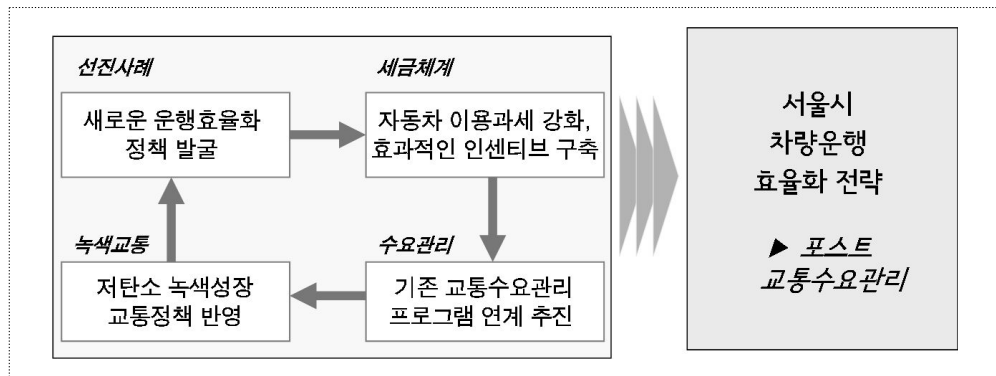


[그림 7] 보스턴시 전철역 주변 카 셰어링 주차장(P 표시)

Ⅲ. 서울시 차량운행 효율화 제도 운영 방안

포스트(POST) 교통수요관리 시대의 포괄적 교통정책 지향

- 통행량에 대한 단순 규제를 넘어 소유와 보유 방식의 변화를 유도
 - 자발적인 승용차 소유 및 이용 억제를 유도하는 방향으로 세제를 개편하고 탄소저배출 교통체계 구축을 위한 그린 교통수요관리로 전환



[그림 8] 차량운행 효율화를 위한 정책 방향

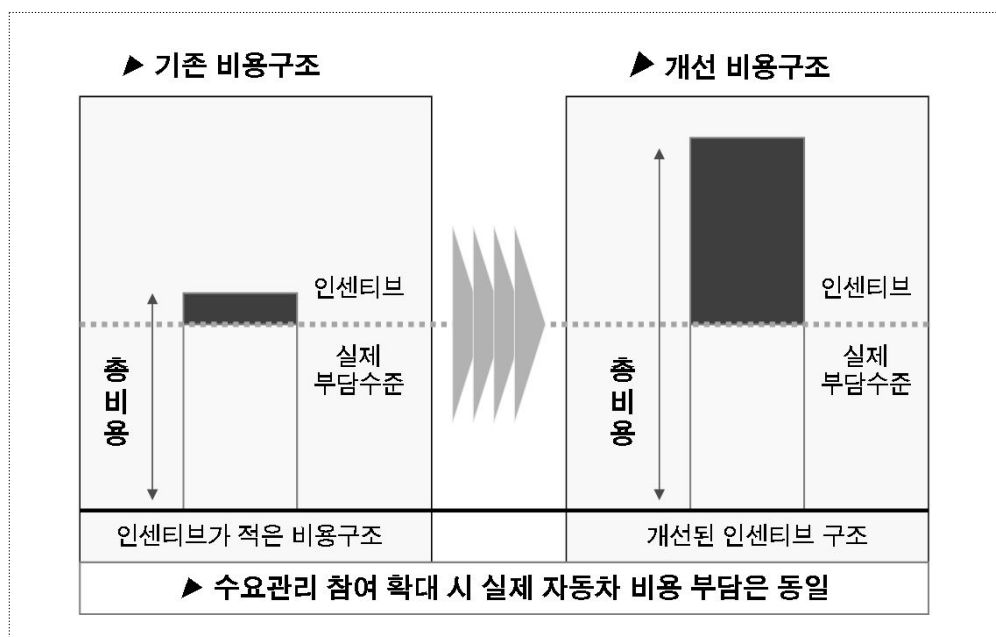
□ 주요 추진 전략

주요 과제	추진 전략
새로운 교통환경을 대비한 제도환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 자동차세의 이용 규제적 성격을 강화 - 주행세의 배분비율을 높여 세제 혜택 가능성을 확대 - 녹색교통에 대한 취득등록세 경감대상을 확대 - 교통특별회계에 녹색교통계정 신설을 추진
저탄소사회에 대비한 해외의 운행효율화 제도 도입	<ul style="list-style-type: none"> - 탄소세 및 탄소배출권 제도와 연계한 OPC제도 검토 - 그린카 보급정책과 연계한 카 셰어링 시범사업을 추진 - 카 셰어링 확산을 위한 주차공간, 그린카 지원 검토 - 2nd Car의 그린카 보급전략과 OPC 차량을 연계
기존 교통수요관리 정책과 효과적 연계	<ul style="list-style-type: none"> - 승용차요일제 인프라와 연계한 운행관리와 보험료 감면 - 유발부담금 상향조정 - 기업체 교통수요관리에 업무용 카 셰어링 포함 검토

새로운 교통 환경을 대비한 제도 환경 개선

□ 자동차세의 이용 규제적 성격 강화

- 자동차 세제에 교통유발 부담 비용, 탄소배출이나 사용연료에 따른 환경오염 비용, 도로시설 유지관리 비용을 반영
- 이용과세적 성격 강화로 인한 조세저항이나 시민 부담을 완화하기 위해 세수 증가액을 다양한 인센티브 형태로 환원
- 탄소배출 저감과 차량운행 효율화를 위한 인센티브 확대
- 현행 배기량 기준 과세기준에서 자동차 연비 및 온실가스 배출량 기준으로 전환하는 추세
- 저탄소 고효율 차량 구매자에 대한 인센티브가 확대되면 OPC제도와 카세어링의 도입 환경이 개선될 전망



[그림 9] 자동차 관련 세제 개선 방향

□ 주행세 배분비율을 높여 세제 혜택 가능성 확대

- 교통수요관리에 대한 요구수준이 높은 서울시 주도로 정부와 협의하여 자동차세 관련 지방정부의 과세권을 강화하고 지방세의 비중을 상향 조정
- 교통세와 공동세 형태로 과세되어 일정률을 지자체에 배분하는 주행세 배분비율(현행 30%)을 높여 지방세 비중을 상향조정 추진

□ 녹색교통에 대한 취·등록세 경감대상의 확대

- 녹색교통의 목표에 부합하는 교통수요관리에도 지방세법상의 취·등록세에 대한 감면 조항을 확대
- 정부는 그린카 보급 확대를 위해 2012년까지 친환경 하이브리드 차에 대해 최대 310만원까지 세제 감면 혜택 제공(지방세법 268조, 269조)
- 차량의 구입(취득) 과정에서 운행 감소효과가 있는 자동차에 대한 취·등록세의 감면은 경차나 친환경 자동차에 못지않은 사회적 비용절감의 효과와 명분이 있는 것으로 판단

<표 8> 친환경차량에 대한 세제지원

구 분	세제지원	지원상한(원)	담당부처	법령 개정시기
개별소비세(교육세포함)	면 제	1,300,000	재 정 부	'08.12
취·등록세	면 제	1,400,000	행 안 부	
공채매입 감면	면 제	400,000	국 토 부	'08.4

□ 교통특별회계에 녹색교통계정 신설

- 교통·에너지·환경세가 재원의 80%를 차지하고 있는 교통시설특별회계(법 제8조)를 개선하여 녹색교통 계정을 신설

- 교통회계는 도로계정에 51~59%가 배분되어 저탄소사회에 역행한다는 비판
- 교통·에너지·환경세 폐지 후 이를 일반회계 및 교통세로 전환하는 대신 현행 교통수단별 계정을 개선하여 국가기간망계정, 광역권계정, 녹색교통계정 위주로 운영하는 방안을 추진
- 녹색교통계정은 대중교통 육성, 에너지 절약형 교통시설 지원, 교통수요 관리지원 사업, 자전거 및 보행환경 개선사업 등에 전담하도록 규정

저탄소사회에 대비한 해외의 운행효율화 제도 도입

□ 탄소세 및 탄소배출권 제도와 연계한 OPC 제도 시행을 검토

- 전통적인 탄소세의 경우 추가세금부담으로 인해 정책수용성이 낮아 최근에는 세수중립적(Tax-neutral) 탄소세가 주목
- 기후변화대책기본법(안)과 저탄소녹색성장기본법(안)에 승용차 이용에 대한 탄소부담금 부과 조항이 신설될 예정
- 세금환급기반의 탄소세제는 이미 구축된 세금 및 환급체계를 활용할 수 있고, 탄소배출이 적은 OPC 차량에 실질적인 환급혜택이 가능
- 장기적으로 개인간 탄소배출권거래제 도입시 OPC 차량의 장점이 극대화 될 것으로 기대
- 개인간 탄소배출권거래제는 개인별로 일정량의 이산화탄소 배출권한을 부여하고 남거나 부족한 배출권은 시장에서 시가로 매매하도록 허용하는 제도
- 탄소배출이 적은 OPC 차량은 배출권 거래를 통해 실질적인 경제적 이익이 창출될 것으로 기대

□ 그린카 보급정책과 연계한 카 셰어링 시범사업

- 서울 주요 지역에 프랑스의 '오토리브(Autolib)'와 같은 그린카 공동이용시스템 도입 검토
- 파리시는 2010년말까지 총 4,000대의 소형전기자동차를 배치하여 월 15~20유로(약 3만원), 30분에 4유로(약 7,200원)에 이용하게 할 예정

차량운행 효율화 정책의 적합성 평가를 위한 전문가 설문(AHP 분석)

전문가들은 혼잡통행료 확대, 카 셰어링, 승용차요일제, 주말차량제 순으로 적합성이 높은 것으로 평가

구분	평가 대안	우선 순위	가중치
미시행	S1. 주말차량제도(OPC)	4	0.480
	S2. 자동차 공동이용제도(Car-Sharing)	2	0.490
	S3. 혼잡통행료 징수 확대(도심 + 강남)	1	0.506
기시행	S4. 공공기관 2부제(홀짝제) 시행	6	0.464
	S5. 승용차 자율요일제 확대	3	0.484
	S6. 교통유발부담금 상향 조정	7	0.461
	S7. 교통혼잡특별관리시설물 지정(계획 중)	5	0.472

주: 2009년 교통전문가 50명을 대상으로 구조화된 설문지를 이용하여 설문

□ 카 셰어링 확산을 위한 주차공간, 그린카 지원을 검토

- 녹색교통을 위한 시민들의 자발적인 참여와 지자체의 지원(그린카, 공영주차장 지원)을 결합
- 카 셰어링은 국내에서 아직 저변확대가 이루어지지 않고 있지만 공공적 기능을 고려하여 주차공간과 세제 혜택 등의 지원이 따를 경우 민간부문 확산이 가능

□ 2nd Car의 그린카 보급전략과 OPC 차량을 연계

- 서울시는 33만 5천여대로 추정(2007년)되는 2nd Car를 우선적으로 그린카로 전환하는 그린카 보급 전략을 추진 중
- 2nd Car를 중심으로 그린카와 결합하여 카 셰어링, OPC 제도를 연계
- 이 경우 그린카 보급을 위한 각종 지원제도는 교통수요관리를 위한 간접적 지원 정책으로 기능 가능

기존 교통수요관리 정책과 효과적으로 연계

□ 승용차요일제 시행 인프라와 연계한 운행관리와 보험료 감면(약 8.7%할인)

- 차량운행기록 확인장치(On-board Diagnosis) 도입으로 운행기록 확인이 가능해져 OPC 제도 등 새로운 차량운행 효율화 제도 도입 시 보험료 할인과 추가 세제 감면이 가능
- 승용차요일제에 차량에 대한 보험료 개선안이 도입되면 보험료가 60~70만원대인 경우 해마다 5~6만원의 보험료 할인(10년간 총 40만원 이상)
- OBD 장치를 활용한 보험료 감면 혜택을 서울시의 승용차요일제 운영, OPC 제도 등과 연계하여 인센티브의 실효성 및 형평성을 제고

<표 9> 승용차요일제 자동차 보험료 개선안(금융감독원)

항 목	기 준	변 경
할인 방식	선 할인 방식	후 할인 방식
할인 담보 범위	자차/자손 보험료 2.7% 할인	자차/자손/대인·대물배상 담보 및 전체 8.7% 할인
요일준수장치	RFID 방식	차량운행기록확인장치(OBD)

□ 교통유발부담금 상향조정

- 유발부담금의 상향조정은 교통량 감축프로그램 참여에 따른 경감의 확대로 이어져 인센티브를 강화하는 효과
- 상대적으로 낮은 부담금과 교통유발정도를 제대로 반영하지 못하는 획일성에 대해 지속적으로 문제 제기
- 도축법은 교통량 감축프로그램의 이행에 따라 100%까지 부담금을 경감하도록 규정하여 수요관리를 위한 인센티브의 성격 강화

□ 기업체교통수요관리제도에 업무용 카 셰어링 포함 검토

- 기업체 교통량 감축프로그램에 업무용 카 셰어링을 포함시키고 10~20% 범위에서 유발부담금을 경감
- 현재 유발부담금 감면 대상에서 제외된 업무용 카 셰어링에 보조금을 지원하고 그린카를 우선적으로 구입하게 유도하여 카 셰어링 확대와 그린 카 보급 두 가지 효과를 기대

신성일 | 서울시정개발연구원 연구위원

02-2149-1099

ssi@sdi.re.kr