



# 이슈와 논점



이슈와 논점 | 제1473호 | 2018년 6월 15일 | 발행처 국회입법조사처 | 발행인 이내영 | www.nars.go.kr

## 국내외 주요 도심 경유차 규제 현황 및 시사점

이혜경\*

### 1. 들어가며

우리나라 미세먼지 대책이 효과적이지 않았던 이유 중 하나는 정부와 지자체간의 효율적인 공조의 어려움에서 찾을 수 있다. 이 글에서는 국내외 주요 도시의 경유차량운행 규제 관련 정부와 지자체의 규제 현황을 살펴보고 시사점을 도출해보고자 한다.

### 2. 우리나라 수도권 경유차 운행제한

#### (1) 노후 경유차 규율 및 운행제한

「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」(이하, 「수도권 대기법」) 제25조 등에서 규율하고 있는 이른바 ‘특정경유차’는 대기관리권역에 등록된 경유자동차 중 「대기환경보전법」 제46조에 따른 배출가스 보증기간이 지난 자동차를 의미한다.

‘노후경유차운행제한제도’(Low Emission Zone, LEZ)는 「수도권 대기법」 제28조의 2와 수도권 3개 시도 조례 등에 근거하여 수도권 지역에 운행하는 수도권(대기관리권역)내 저공해 조치명령 미이행 차량 및 종합검사 불합격

차량을 대상으로 수도권내 운행을 제한하고 적발시 과태료를 부과하는 제도이다. 그런데 차량 크기가 총중량 2.5톤 미만인 경우, 배출가스 저감장치를 부착한 경우, 저공해 엔진(LPG)으로 개조한 차량 등은 운행제한규정의 적용을 받지 않는다. 또한 저공해 조치명령에 따른 저공해 조치비용과 폐차 비용 등에 보조금을 지원해주고 있어 노후 경유차량 소유자들이 수도권 운행제한에 따른 부담을 사실상 크게 느끼지 못하고 있기 때문에, 제도의 실효성이 크지 않다는 비판이 제기되고 있다.

이 제도는 3단계로 진행되고 있는데 1단계는 2017년 서울 전역, 2단계는 2018년 경기도 17개시(서울인근), 인천(옹진군 제외), 마지막 3단계는 2020년까지 경기도 28개시(3개군 제외)로 확대될 예정이다.

서울시는 「서울시 공해차량 제한지역 및 운행제한 조례」와 별도로 「미세먼지 비상저감 조치 발령시 서울형 공해차량 운행제한고시」를 제정하여 2018년 6월 1일부터 미세먼지 비상저감 조치 시 2005년 12월 이전에 등록된 모든 경유차량을 대상(2.5톤 미만, 장애인, 수도권 외 차량은 2019년 2월까지 유예하고 저공해

\* 사회문화조사실 환경노동팀 입법조사관, 법학박사(Ph.D.), 뉴욕주변호사, 788-4737, hlee@nars.go.kr

조치차량은 제외함)으로 위반 시 과태료 10만원  
을 부과하는 근거를 마련하였다.

[표] 수도권 및 서울의 경유차 운행제한

구분	수도권 노후경유차 운행제한(LEZ)	서울형 공해차량 운행제한
근거 법률	「수도권 대기법」	「도시교통정비 촉진법」
대상 지역	서울시 전지역 (상시)	서울시 전지역 (비상저감조치 발령시)
시행 시기	기 시행중	'18. 6. 1. 부터
대상 차량	2005년 이전 총중량 2.5톤 이상 수도권 등록차량 중 자광해 미조치 경유차량	2005년 이전 경유차
대상 건수	3.3만대	· 우선 대상 : 32만대 (수도권 2.5톤 이상 차량) · 유예 이후 : 220만대 (전국차량)
유예 차량	없음	- 대기관리권역외 등록 차량 - 총중량 2.5톤 미만 차량 - 장애인 차량 ※ 유예기간 : 고시일로 부터 '19.2.28일까지
벌칙	1회 경고, 2회부터 20만원 (최대 200만원까지 부과)	10만원
단속 방법	· 노후경유차 운행제한 단속시스템 CCTV 활용 ※ 설치지점 : 37개('17)→ 51개('18) → 66개 ( '19) → 100개('20) · 이동식 단속시스템(차량) 활용	

자료: 서울시(2018년)

## (2) 친환경 등급제 개정

환경부는 2018년 4월 25일부터 모든 차량을  
대기오염 배출량에 따라 5개 등급으로 분류하  
도록 「자동차배출가스등급산정에 관한 규  
정」 을 개정하여 시행하고 있다. 개정 전의 등  
급산정 규정에서는 배출가스 기준치 대비 측정  
치를 바탕으로 등급을 산정함에 따라 차량별 배  
출량의 절대적 차이가 반영될 수 없었지만, 개  
정된 규정에서는 등급산정에 연식과 유종에 따  
른 대기오염물질 배출량의 절대적 차이를 반영  
하여, 대기오염물질 배출이 없는 전기차 및 수

소차는 1등급, 하이브리드 차는 1~3등급, 휘발  
유·가스차는 1~5등급, 경유차는 3~5등급을 부  
여받는다.

[표] 개정된 친환경 자동차 등급구분 중 경유차기준

1등급	해당없음
2등급	
3등급	2009.9월 이후 기준적용차종 (질소산화물+탄화수소: 0.353g/km 이하)
4등급	2006년 기준적용차종 (질소산화물+탄화수소: 0.463g/km 이하)
5등급	2002.7.1.일 이전 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.560g/km 이하)

등급산정 규정이 곧바로 운행제한으로 이어  
지는 것은 아니지만 지자체에서 도심 미세먼지  
를 관리하기 위해 교통수요를 통제할 경우 이  
규정이 지표로 활용할 수 있을 것으로 예상되고  
있다. 서울시는 친환경 5등급제도에 대한 라벨  
링 제도, 관련 인센티브와 패널티를 부과하는  
방안을 검토 중이며, 제도가 구축되면 「지속가  
능교통물류발전법」 상의 ‘녹색교통진흥지역’  
에 해당하는 중구·종로구에 적용 하는 방안을  
검토할 것으로 보인다.

## 3. 해외사례

### (1) 프랑스 파리

프랑스 파리를 통행하는 모든 차량(해외차량  
포함)은 배출가스 등급라벨제도(Crit'Air)라벨  
을 부착해야하고, 스티커를 부착하지 않은 차  
량은 벌금이 부과될 수 있다. 또한 프랑스 자동  
차 등록대수의 6%를 차지하는 1997~2000년  
등록 디젤 및 가솔린 자동차를 5등급으로 구분  
하여 파리지 진입을 금지하고 있다. 이미 1997

년 이전에 생산된 디젤 자동차에 대하여는 5등급으로 분리되어 파리 도심 주행이 금지되어왔으며, 자동차대수의 14%를 차지하는 2001~2005년 등록 디젤 차량 4등급의 진입 금지 등 과정을 거쳐, 2025년부터 모든 디젤차의 운행금지를 논의하고 있다.

[그림] 프랑스 배출등급 라벨제 중 경유차기준



(2) 독일 주요 도시

움벨트존(Umweltzone, 저배출지역)은 도심 지역에 배기가스를 많이 배출하는 차량의 진입을 통제하는 제도로 2008년부터 베를린·쾰른·하노버 등에서 시행되고 있다.

[그림] 독일차량인증 스티커



2018년 2월 독일 연방행정법원은 슈투트가르트와 뒤셀도르프 시 당국이 대기질을 유지하기 위해 연방 규제와 관계없이 자체적으로 대기오염도가 심한 날에는 디젤차의 운행을 금지할 수 있다는 판결을 내렸다. 이 판결은 특정 도시에 대한 판결이지만, 판결 이후 함부르크가 일부 구간에 한해 일부 디젤차의 주행 금지 계획을 밝히는 등 파급효과는 클 것으로 예상되고 있다.<sup>1)</sup>

[표] 경유 승용차의 유로기준 (일부) (단위:g/km)

유로 기준 (년도)	일산화 탄소	질소 산화물	탄화수소 +질소 산화물	미세 먼지
유로1 (1992)	2.72		0.97	0.14
유로2 (1996)	1.0		0.7	0.08
유로3 (2000)	0.64	0.50	0.56	0.05
유로4 (2005)	0.50	0.25	0.30	0.025
유로5 (2009)	0.50	0.18	0.230	0.005
유로6 (2014)	0.50	0.80	0.170	0.005

(3) 영국 런던

2016년 취임한 사디크 칸 런던 시장은 5년간 총 8억 7,500만 파운드(약 1조 2,528억원)를 대기질 개선에 투입하기로 하였고, 2003년 도입한 기존 혼합통행료에 추가하여 유로 기준을 활용한 배출가스과징금을 부과하고 있다. 독성요금(Toxicity Charge, 일명 T-Charge)제도라고 불리는 이 제도는 유럽연합 유해가스 배출기준(유로4)을 충족하지 못한 차량이 런던 중심지역에 진입할 때 혼잡통행료(11.5파운드)와 별도로 10파운드를 부과하여 총 21.5파운드(약 3만1천원)를 내도록 하고 있다. 이 독성요금제도는 2019년 4월 시행될 예정인 초저배출구역(Ultra Low Emission Zone)의 준비단계의 성격을 가진다. 초저배출구역제도는 2019년을 기준으로 휘발유는 13년 이상, 디젤차는 4년 이상된 자동차와 밴에 대해 유로4(휘발유차), 유로6(디젤차) 기준을 충족하지 못하고 초저배출구역에 진입하면 혼잡통행료(11.5파운드)이외에 배출가스 과징금 12.5파운드를 더해

1) "German court rules cities can ban diesel cars to tackle pollution", *The Guardian*, 27 Feb 2018.

총 24파운드(약 3만 4000원)을 내도록 하고, 기준에 미달하는 버스나 대형트럭은 혼합통행료에 과징금 100파운드(약 14만 3천원)를 더 부과하는 제도이다. 초저배출구역제도는 2021년 시외곽지역까지 확대될 예정이다.

#### (4) 일본 동경

1967년 미노베 료키치가 ‘동경에 맑은 하늘을(東京に靑空を)’이라는 공약을 앞세워 동경도지사에 당선되었을 만큼 1960~1970년대 동경의 대기오염은 심각한 수준이었다. 이후 다양한 대기오염 정책이 시행되었는데, 경유차에 대한 강력한 규제는 1999년 동경도지사에 당선된 이시하라 신타로 지사의 ‘디젤차 NO작전(ディーゼル車NO作戦)<sup>2)</sup>’으로 본격화 되었다. 당시 디젤차는 동경도내 차량의 20%에 불과했지만 자동차에서 배출되는 질소산화물의 70%를 배출하는 것으로 알려졌다. 국토교통성, 환경성, 경제산업성 등 부처 갈등으로 자동차에서 배출되는 대기오염물질에 대한 규제가 지연되자 이시하라 지사는 대기오염으로 검게 그을린 페트병을 들고 다니며 “국가와 싸워서라도 디젤차를 몰아내겠다. 우리가 지더라도 부끄러운 것은 중앙정부”라며 리더십을 보였다.<sup>3)</sup>

2000년 12월 동경도는 환경확보조례를 제정

2) 디젤차 NO작전은(1)도내에서는 디젤 승용차를 타지도, 사지도, 팔지도 않을 것 (2) 대체 가능한 업무용 경유차는 의무적으로 휘발유차로 바꿀 것 (3) 배출가스 저감장치 개발을 서두르고 장착을 의무화할 것 (4) 경유를 휘발유보다 저렴하게 만든 정책을 시정할 것 (5) 2007년 디젤차 배기가스 신규 목표를 충족하는 차를 조기에 개발할 것 등을 주요 내용으로 하였다.

3) 정남규, 「혁신지자체들이 남긴 것」, 『한겨레』, 2011년 10월 13일; 장원재, 「그을음페트병들고 ‘이런게 하루 12만병..충격요법통했다」, 『동이일보』, 2017년 5월 13일.

하여 자동차 입자상 물질에 대한 규제를 시행하였고, 관동지역 자치단체(가나가와현, 효고현, 사이타마현)에서도 유사 조례를 제정하여 광역적 규제가 실시되었다. 2002년 동경도 환경국은 ‘위반 디젤차 일소작전(違反ディーゼル車一掃作戦)’을 발표하고, 디젤차 감시를 담당하는 ‘자동차 G맨(自動車Gメン)’을 임명해 20대 이상의 자동차를 사용하는 회사 도내 4,000곳을 방문해 정책 방향을 설명하고, 점검하는 등의 노력을 기울였다. 2003년 10월 동경도는 조례를 제정하여 배출 기준을 충족하지 않는 디젤차의 동경 주행을 금지하고, 위반시 50만엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하였다. 이러한 노력으로 육안으로 동경에서 후지산이 보이는 날(富士山が見える日)이 1971년 32일, 2003년 74일, 2016년 111일로 늘어나고 있다.

#### 4. 나가며

지금까지 간략히 경유차 도심 진입규제의 국내외 제도 현황을 살펴보았다. 경유차 도심규제를 강화하는 것은 세계적인 추세이며, 대기질 개선의 성과를 내기 위해서는 정부와 지자체의 효율적인 공조가 중요함을 알 수 있다. 최근 정부는 최근 중소형 경유차 배출기준을 강화하였다. 6·13 지방선거과정에서 논의된 깨끗한 공기에 대한 민심을 반영하기 위해 국회도 정부와 지자체의 역할을 강화하기 위한 입법과제 논의를 본격화해 나가야 할 것이다.

□ 「이슈와 논점」은 국회의원의 입법활동을 지원하기 위해 최신 국내외 동향 및 현안에 대해 수시로 발간하는 정보 소식지입니다.