



수도권대기환경개선에 관한 특별법의 입법과정과 향후과제

The Legislative Process of Special Act on Seoul Metropolitan Air Quality Improvement and Problems to be Solved



하 중 범 / 국회사무처 환경노동위원회 수석전문위원
Jong-Bum Ha / The National Assembly of the Republic of Korea

I. 서론

우리 수도권은 선진국 주요도시에 비해 미세먼지는 1.7~3.5배, 이산화질소는 1.7배 수준에 육박할 정도로 대기오염도가 심각한 수준이나 현행 대기환경보전법은 지자체별 사후농도규제 중심체제로 이루어져 있어 대기질을 선진국수준으로 개선시킬 수 있는 획기적이고 종합적인 정책수단을 사용할 수 있는 여건이 마련되어 있지 않은 상태였다.

이에 따라 수도권의 대기질 개선을 위한 특별법 제정필요성이 제기되어 왔다. 특히, 월드컵 개최를 계기로 수도권 대기질 개선 필요성에 대한 인식이 높아진 가운데, 2002년 11월 수도권대기질개선특별법안의 의원발의, 2002년 12월 환경부의 수도권 대기질개선특별대책 발표, 2003년 10월 정부의 수도권대기질개선특별법안 국회제출을 거쳐, 마침내 2003년 12월 18일 국회에서 대기오염총량제와 저공해자동차 보급 등을 주 내용으로 하는 수도권대

기환경개선에 관한 특별법(이하 특별법)이 통과되었다. 여기에서는 수도권대기질개선 특별법을 추진하게 된 배경과 필요성, 선진외국의 대기관리정책과 그 시사점, 특별법 입법과정상의 쟁점, 특별법의 내용과 그 한계 등을 살펴봄으로써 향후의 정책과제를 도출하여 보고자 한다.

II. 수도권대기질개선특별법의 추진배경

수도권의 대기환경개선을 위해 지금까지 이산화황, 일산화탄소, 납 등 1차 오염물질에 의한 대기오염 삭감과 관련 중유, 경유 등의 황함량 기준강화, LNG 공급확대, 무연휘발유 공급 등 다양한 정책을 시행한 결과, 이들 1차 오염물질의 오염도는 대폭 개선되어 선진국 수준에 도달하는 성과를 거두었다. 그러나 그간의 대기오염대책이 1차 대기오염물질의 해결에 치중한 결과, 자동차 등에서 배출되는



오염물질(질소산화물, 휘발성유기화합물 등)로 인한 2차 오염문제에 대해서는 상대적으로 매우 소홀하여 결과적으로 미세먼지, 이산화질소, 오존 등 2차 오염물질로 인한 대기오염이 선진국 주요도시에 비해 미세먼지는 1.7~3.5배, 이산화질소는 1.7배 수준에 육박할 정도로 심각한 수준이다.

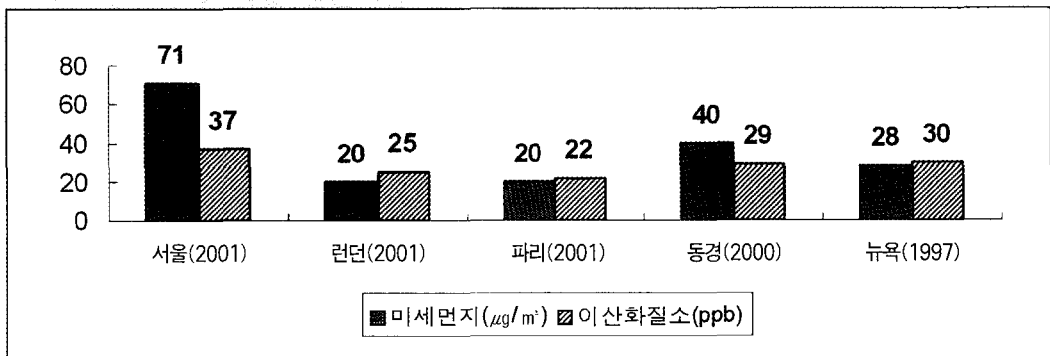
수도권지역 대기질의 악화요인으로는 높은 인구 밀도와 자동차의 급증으로 인한 배출원의 증가를 들 수 있다. 수도권은 총인구의 46%가 거주하고 인구밀도가 1,858명/km²에 달해 미국의 65배, 전국 평균의 4배 이상에 달하고 있으며 세계 평균의 43배에 달하는 고밀도 개발에 시달리고 있고, 자동차가 1980년 28만대에서 2000년 558만대로 20배가 증가하여 수도권지역의 질소산화물(NO_x)의 환경부하가 전국평균의 5배에 달할 정도로 단위면적당 대기오염배출량이 과다한 실정이다.

그 결과 수도권지역의 대기오염으로 인한 사회적 피해비용이 연간 10조원으로 추정되고 있으며, 특히 대기오염으로 인한 건강피해가 심각한 것으로 나타나고 있다. 연세대학교 환경공해연구소의

2000년 연구결과에 따르면, 서울의 미세먼지로 인한 조기 사망자수는 연간 9,641명으로 추정되고 있으며, 대기오염 노출인구 중 조기사망 비율은 0.09%로 프랑스 등 선진국의 0.05%~0.07%에 비해 높은 수준인 것으로 나타나고 있다.

이에 따라 2002년 12월 환경부는 수도권대기질을 선진국 수준으로 개선하기 위해 수도권 대기질 개선 특별대책을 수립하였으나 현행 대기환경보전법은 첫째, 사후농도규제중심으로 되어 있어 수도권과 같이 환경용량을 초과하고 있는 상황에서는 근본적인 한계가 있다. 둘째, 대기질을 차지단체별로 관리하고 있어 지형 및 기상 특성상 단일 영향권을 구성하고 있는 수도권지역에 효과적인 대책추진이 어려우며 셋째, 대기오염과 상관관계가 큰 에너지정책, 산업정책, 도시계획 등 관련정책과의 통합적 접근수단을 갖추고 있지 못하고 있다. 따라서 이러한 대기환경보전법의 한계를 극복하고 대기영향권에 따른 광역적 관리와 함께 사전예방적 총량관리, 교통, 에너지 등 관련 정책과의 통합적인 접근을 위해서는 특별법의 제정 필요성이 있었다.

〈선진국 주요도시와 수도권 대기질 비교〉



* 자료 : 환경부 「수도권 대기질개선 특별대책」



III. 선진외국의 대기관리정책과 정책적 시사점

1. 미국 (캘리포니아 LA)

LA스모그로 1943년 5천명 이상이 사망했으며, 1954년에도 많은 사망자를 낸 캘리포니아, 특히 남부 캘리포니아는 가장 심각한 오존오염과 함께 이산화질소 연방기준에 대해 유일하게 미달하는 등 미국 전역에서 가장 대기오염이 심한 곳이었다. 그러나 최근 캘리포니아 지역의 대기질은 지속적으로 개선되어 1980년에 비해 1999년에는 인구는 46%, 자동차 67%가 증가했음에도 오존은 64%, 미세먼지는 21%, 유해화학물질은 50%가 감소하였다. 이는 캘리포니아주가 광역적인 대기환경관리를 위해 서로 인접한 지방정부의 관할구역을 통합적으로 관리하는 대기환경관리청, LA일대는 남부해안대기질관리청(SCAQMD, South Coast Air Quality Management District)을 설치하여 대기질을 관리하면서 저공해자동차 보급 프로그램, 칼모어 프로그램¹⁾, 저공해통학버스 프로그램, 노후차 폐차프로그램, 배출권거래제도 등을 시행한 결과라 할 수 있다.

2. 일본 (동경)

일본은 공장 및 사업장에 의한 대기질 개선을 위해 1974년 「대기오염방지법」을 개정하여 총량규제를 도입하여 시행하고 있으며, 1992년에는 자동차에서 배출되는 질소산화물 저감을 위해 「자동차 NOx 특별조치법」을 제정하고, 다시 2001년 이를 보완하여 「자동차 NOx·PM법」으로 개정하여 자동차 오염물질 배출량관리가 필요한 지역에 대해

중앙정부에서 정한 총량삭감 방침에 따라 지방자치단체에서 자체적으로 삭감계획을 수립·추진하도록 하고 있다. 동경도에서는 이 법에 근거하여 「도민의 건강과 안전을 확보하는 환경에 관한 조례」를 제정하여 배출기준 미달성 경유차의 운행금지, 위반시 벌금액수 상향조정 등 강화된 조치를 취하고 동경도를 통과하는 차량에 대해서도 동경도 환경조례에 근거하여 규제를 실시하기로 했다. 이와 함께 배출가스 저감장치 부착의무화, 저공해자동차 보급 정책 등을 시행하고 있다.

3. 영국 (런던)

영국에서는 1995년에 제정된 환경법(The Environment Act, 1995)에 따라 모든 지자체는 주기적으로 대기질에 대한 평가를 실시하여 국가기준에 부합되지 못하는 지역이 어디인지를 명시하고 이에 대한 행동계획(Action Plan)을 세우도록 하고 있다. 이와 함께 1997년에 발간된 국가 대기질 전략(National Air Quality Strategy:NAQS)이 대기질 정책의 기본틀을 형성하고 있다. NAQS는 순수하게 인체의 건강에 미치는 과학적 사실에 근거하여 대기목표기준을 설정하고 있는데 오존, 이산화질소, 미세먼지를 집중관리 오염물질로 하고 있다. 런던의 경우 이산화질소와 미세먼지가 기준을 초과하고 있어 시전체가 대기질관리지역으로 지정되었다. 이에 따라 런던시당국은 대기질행동계획을 수립하여 시행하고 있는데, 이 안에는 시내에 들어오는 차량수의 저감, 차량배출 오염물질의 저감, 교통관리조치, 대기오염저배출지역 설정 등을 포함하고 있다.

1) 칼 모어(Carl Moyer) 프로그램은 대형경유자동차에서 배출되는 미세먼지와 질소산화물의 저감을 목표로 보조금 지급을 통해 저공해엔진을 우선구매하도록 유도하는 프로그램.



4. 정책적 시사점

이상과 같이 선진국의 사례를 살펴보면 우리보다 대기환경관리여건이 유리한 선진국에서 더욱 강력하고 체계적으로 대기보전정책을 추진하고 있는 것을 알 수 있다. 선진국들의 대기관리정책은 전반적으로 대기오염물질의 총량적 관리, 광역적 대기관리, 에너지, 교통 등 관련 정책의 유기적 통합과 다양한 정책수단의 체계적 활용, 다양한 유인책 마련 등을 그 특징으로 하고 있다는 점에서 우리의 대기관리정책에 시사하는 바 크다 할 수 있다.

Ⅳ. 수도권대기질개선 특별법의 입법과정

1. 입법경위

- 환경부가 「수도권대기환경개선에 관한 특별법(안)」마련, 관계부처 협의(2002. 8. 31) 및 입법예고(2002. 10. 31)
- 오세훈의원 등 41인이 「수도권대기환경개선에 관한 특별법안」발의 (2002. 11. 6)
- 환경부의 「수도권대기질개선 특별대책」 발표 (2002. 12.)
- Task Force를 구성(관계부처, 산업계, 시민단체 참여), 정부합의안 도출(2003. 7. 3)
- 정부안 국무회의 심사완료(2003. 10. 28) 및 정부안 국회제출(2003. 10. 31)
- 의원입법안과 정부안을 통합한 수도권대기환경 개선에 관한 특별법 국회통과(2003. 12. 18)

2. 수도권특별대책 개요

환경부는 2002년 4월에 3개 시·도 및 민간전문가 합동의「수도권대기질개선추진기획단」을 발족하고, 같은 해 12월 수도권대기질개선특별대책(이하 특별대책)을 확정하여 발표하였다. 특별대책은

2012년까지 맑은 날 남산에서 인천 앞바다를 볼 수 있을 정도로 미세먼지(PM10)는 도쿄(71→40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 이산화질소(NO₂)는 파리(37→22ppb) 수준으로 개선하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 달성하기 위한 정책수단으로는 지역·사업장총량제와 저공해자동차의 의무 제작·판매·구매제 도입, 운행차 배출가스 저감장치 부착 등이 포함되어 있다.

3. 두 특별법안의 비교

의원발의법안과 정부제출 특별법안은 <표 1>에서처럼 대기질 개선목표 달성을 위한 정책수단으로

<표 1> 의원안과 정부안의 비교

구분	의원안	정부안
법명	수도권대기환경개선에 관한 법률	수도권대기환경개선에 관한 특별법
관리지역	수도권지역의 배출시설 포함	수도권 지역에 한정
에너지·교통정책과의 통합성	기본계획에 반영	선언적으로 규정
배출시설 허가	기존 사업장도 별도의 허가를 받도록 함	기존사업장은 배출시설 허가 의제처리
허가의 제한	지역배출총량 초과시 배출시설 신설 금지	위원회의 심의를 거친 경우 지역배출총량 초과시에도 신설 허용
저공해차 판매 의무화	일정비율 이상의 자동차를 저공해차로 제작 또는 판매 의무비를 미이행시 벌칙	저공해차 보급계획서 작성 미이행시 벌칙 없음
저공해차 구매 의무화	의무 대상자에 사업자도 포함	행정기관 및 공공기관에 대해 적용
운행차 관리	관리대상은 환경부령으로 설정 관리지역의 자동차도 관리	경유 자동차로 관리대상 한정 관리지역의 등록된 자동차는 인센티브로 추진
자동차 연료의 기준 설정	자동차 연료의 기준을 대기환경보전법보다 강화할 수 있도록 함	-
친환경 연료의 사용	친환경연료 사용 의무화 친환경연료 공급시설 설치 허가사항 의제처리	-
자동차 운행제한 및 등록제한	대기오염 악화시 자동차 운행제한 저공해차 구매의무 미이행	-
자동차 및 자동차 연료 정보공개	-	자동차 대기오염물질 배출등급, 연료품질등급을 고시
휘발성유기화합물 관리	-	환경친화적 도료 기준 설정
폐기물 소각시설 관리	-	폐기물 소각시설 배출허용기준 강화
재원마련	수도권대기환경관리기금 수도권대기환경개선특별회계	수도권대기환경개선특별회계
관리위원회	위원장 : 환경부장관 위원 : 차관, 부단체장	위원장 : 국무총리 위원 : 행정기관 장관, 지자체장



사업장총량제 실시와 저공해자동차 보급 등 자동차 배출가스 저감노력의 강화라는 양대 수단을 기본축으로 하고 있다는 점에서 공통점이 있으나 관리체계, 자동차 연료기준의 설정문제, 친환경연료의 사용, 재원마련 등에서 일부 차이를 보이고 있다.

4. 두 법안과 관련한 심의과정상 쟁점사항

가. 의원안 관련

의원안과 관련하여 국회심의과정에서 주로 논란이 되었던 것은 먼저 관리체계문제와 관련하여 환경부장관을 위원장으로 하는 수도권대기환경관리 위원회를 국무총리를 위원장으로 하여 격상할 필요가 있다는 점이었다. 다음으로 행정입법에 전적으로 위임하고 있는 총량관리대상물질을 법에 명시함으로써 예측가능성을 높일 필요가 있다는 점과 저공해자동차의 제작·판매·구매의 법적 의무화는 제작·판매·구매자의 자유를 지나치게 침해할 우려가 있다는 점이 지적되었다. 그리고 자동차연료의 환경품질기준 설정문제, 친환경연료의 보급문제, 자동차의 운행제한문제 등에 대해서는 실효성과 관련하여 부정적인 의견이 있었다. 이러한 내용들은 추후 정부안에 대부분 반영되었으나, 통합적 정책접근의 실효성 강화를 위해 환경친화적 대중교통체계로의 개편내용이 포함되어야 한다는 지적은 정부안에 반영되지 못하고 오히려 의원안보다 완화되었다.

나. 정부안 관련

2003년 10월 정부안이 제출되기 전까지 의원입법에서 제기된 주요 쟁점사항을 둘러싼 환경부와 관계부처간 쟁점사항을 정리하면 <표 2>와 같다.

한편, 정부안의 국회심의과정에서는 기본계획에 교통수요관리 등 대기관련정책이 포함되어야 한다는 지적과 함께 특별법안에 재원마련을 위한 구체적인 대책이 포함되어 있지 않아 향후 효과적인 특별대책의 추진이 어려울 수 있다는 지적이 주로 있었으나 현실적 여건을 감안할 때 특별법을 우선 입법한 후 향후 보완해 나가는 것이 바람직하다는 방

<표 2> 주요 쟁점사항에 대한 정부부처간 이견 내용

환경부 입장	쟁점사항	관련부처 입장
○배출허용기준강화만으로 해결불가능, 광역관리, 총량제, 통합적 접근이 필요하며 입법기술상으로도 필요	특별법 제정필요성	○현행 대기법의 보완으로 가능함으로 특별법 제정 불필요(건교부), 제정시는 충분한 검토 필요(산자부)
○지속가능한 개발위해 불가피하며 오염원별, 개별적 특성을 고려하여 단계적으로 실시하면 됨 ○TMS 실시 등으로 실시기반구축	배출허용총량제	수도권의 지역개발 및 산업성장에 손실초래하고 실효성이 없으며, 실시 기반구축도 안 되어 있음(산자부)
○배출허용총량제 실시위해 도입 필요	배출권거래제	○목표치 달성이 어려워 거래가 이루어질 가능성이 낮음(산자부)
○보급대상을 특정화하고 법안대상이고 기존적용시 융통성 부여	저공해자동차보급	○타지역으로의 차량등록이전 등 실효성 의문(산자부)
○저감장치의 설치실행이 이루어지고 있으며 재정지원으로 부담 완화	배출가스저감장치 부착	○상용화시대가 없으며, 외국에 기술을 의존하여 경제적 부담(산자부)
○두 가지 모두 최후의 수단으로 필요한 최소한의 범위에서 시행	자동차 등록거부 및 운행제한	○시민의 기본권을 침해할 우려와 함께 경제활동에 막대한 지장초래(산자부)
○자동차개조없이도 사용할 수 있으며, 연료환경기준은 대기법에서 정하고 있음	친환경연료사용의무화	○저공해자동차구매의무와 함께 시행시 이중규제 및 터пят에 이미 있음(산자부)
○지자체단위가 아닌 광역관리위해 필요	수도권대기환경관리위원회 설치	○수도권장비위원회의 통합운영 필요(산자부)
○수도권대책의 안정적 추진위한 재원필요하나 일단 기금은 유보하고 장기적으로 자동차연료에 환경개선부담금 부과하여 재원 마련	수도권대기환경관리기금 설치	○소요재원은 환경부 자체예산은 우선순위 조정을 통해 활용(산자부), 예산 및 재정경직성으로 기금근간(기획예산처)



향으로 논의가 모아졌다. 한편, 국회심의 도중에 열린 환경노동위원회 공청회에서는 대한상공회의소 측에서 수도권특별법안이 산업계에 지나친 부담을 주고 있으므로 제정을 재검토해야 한다는 주장이 제기되기도 하였다.

IV. 수도권대기질 특별법의 주요내용

이번에 국회를 통과한 특별법은 정부안을 중심으로 하여, 국회에의 보고 의무화내용을 신설하고 시행시기를 조정하는 등 일부 조항을 수정하여, 의원안을 통합한 내용으로, 그 주요내용은 다음과 같다.

첫째, 수도권지역중 대기오염이 심각하다고 인정되는 지역과 수도권지역중 당해 지역에서 배출되는 대기오염물질이 수도권지역의 대기오염에 크게 영향을 미친다고 인정되는 지역을 대기관리권역으로 설정하여 관리하도록 하였다.

환경부장관은 관계중앙행정기관의 장과 서울특별시시장등의 의견을 들어 10년마다 수도권대기환경관리기본계획을 수립하고 서울특별시장은 이를 시행하기 위한 세부계획을 수립하여 환경부장관의 승인을 얻도록 하였다.

이러한 수도권지역의 대기환경개선을 위한 기본계획·시행계획 및 사업장오염물질 총량관리에 관한 사항 등을 심의·조정하기 위하여 국무총리를 위원장으로 하는 수도권대기환경관리위원회를 두도록 하였다.

둘째, 대기관리권역내에 있는 일정규모 이상의 사업장에 대하여 대기오염물질 배출허용총량을 할당하고 이를 초과하여 배출한 경우에는 총량초과부과금을 부과하도록 하는 등 대기오염물질 총량관리

제도를 도입하였다.

아울러 배출권거래제를 허용하여 사업장총량제가 원활히 실시될 수 있도록 하였다.

셋째, 환경부장관은 자동차를 제작 또는 수입하여 대통령령이 정하는 수량 이상을 대기관리권역에서 판매하는 자는 대기관리권역에서 연간 보급하여야 할 저공해자동차에 관한 기준을 매년 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 정하고 이를 고시하도록 하는 등 저공해자동차의 보급과 구매를 활성화하기 위한 장치를 마련하였다. 또한, 대기관리권역내의 경유자동차중 배출가스 보증기간이 경과한 자동차에 대하여는 배출가스저감장치를 붙이거나 저공해 엔진으로 개조 또는 교체하도록 하는 등 자동차 배출가스를 최대한 억제하도록 하였다.

이밖에 도로(塗料)에 대한 휘발성유기화합물의 함유기준의 설정, 공급 또는 판매금지, 서울특별시·인천광역시 및 경기도에 대기환경개선특별회계의 설치, 시행시기(2005. 1. 1) 사업장 총량관리제 적용(2007. 7. 1)등이 규정되어 있다.

V. 특별법의 한계점과 향후 과제

1. 실효성 확보의 문제점

수도권대기질개선특별법 제정은 수도권이 대기환경용량을 초과하여 현행 사후농도규제만으로는 대기질 개선효과를 거둘 수 없고 강력한 총량규제를 통해서만 가능하다는 전제에서 추진되었다. 이에 따라 특별법에서는 환경부장관이 관계중앙행정기관의 장의 의견을 들어 수립하는 수도권대기환경관리 기본계획에서 대기관리권역의 배출원별 배출허용총량과 그 저감계획, 서울시, 인천시 및 경기도



별 지역배출허용총량과 함께 사업장의 배출허용총량의 할당기준을 포함하도록 하여 총량규제가 가능하도록 하고 있다. 그런데 특별법에서 총량제 실시를 위한 방법과 절차 등 형식적 규정을 두고 있으나, 정작 관리권역내의 대기오염배출총량의 삭감목표와 시한 등 총량규제의 핵심적인 내용에 해당하는 사항은 기본계획에서 부처간 협의의 통해 정하도록 하여, 부처간 협의결과에 따라서는 총량규제가 유명무실해질 우려가 있다. 따라서 향후 기본계획 수립과정에서 과학적인 조사에 근거하여 실효성 있는 대기오염물질 삭감목표설정과 할당이 이루어지도록 주의를 기울일 필요가 있다.

2. 통합적 접근수단의 미비점

특별법은 당초 대기오염과 깊은 연관관계가 있는 다른 정책분야와의 통합적 접근을 가능할 수 있도록 하는 것을 목표로 하여 의원안에서는 친환경적인 교통수단의 확충, 에너지 이용합리화, 친환경적 도시계획, 소요자원 조달계획 등을 수도권대기환경관리기본계획에 포괄적으로 담도록 하였다. 그런데, 관련부처의 반발로 인해 정부안에서는 이와 같은 내용들이 삭제되고 관계중앙행정기관의 장 또는 서울특별시장 등이 광역도시계획, 국가에너지기본계획 등을 수립할 때 대기오염을 최소화시킬 수 있도록 환경친화적으로 수립·시행하여야 한다는 내용을 선연적으로 규정하는 것에 그쳤고 이것이 특별법에 반영되었다. 이로써, 기본계획의 수립과정에서 정부 관련부처의 정책통합조정을 기할 수 있는 장치가 결여되어 당초 특별법 제정의 기본취지 중 하나였던 정책통합적 접근의 실효성이 크게 떨어질 우려가 있으므로 향후 통합적 접근이 가능하도록 보완할 필요가 있다.

3. 재원확보의 수단의 미비

2002년 12월에 발표한 환경부의 특별대책상에서는 대책추진을 위해 향후 10년간 총 6조 20억원(국고 : 4조 5,689억원, 지방비 : 1조 4,330억원)이 필요할 것으로 추산하고, 이러한 투자재원을 마련하기 위해 경유차에 부과하는 환경개선부담금중 수도권지역에서 징수한 부담금 전액을 수도권대책비로 사용하고, 중장기적으로는 환경개선부담금을 현행 경유자동차에서 자동차연료에 부과하여 재원을 마련하는 것으로 계획되었다. 의원안에서도 이러한 내용을 반영되어 있었고, 한편으로 환경개선부담금중 경유차에 부과하던 것을 경유에 직접 부과하여 그중 일부를 환경개선특별회계로 전입하여 이를 수도권대기질 개선대책비로 사용하도록 하는 환경개선부담금법중개정법률안이 의원발의로 제출되었다.

하지만, 기획예산처 및 재정경제부 등 관련부처에서 이에 대해 예산의 경직성을 높일 우려가 있다는 이유로 반대하여 정부안에서는 기금관련조항은 삭제하고 수도권지역 광역자치단체에 대기환경개선특별회계만을 설치할 수 있도록 하여 사실상 현행 특별법에는 수도권대기질 개선 특별대책을 추진해 나갈 재원마련 방안이 없다 할 수 있다.

이와 같은 재원조달의 문제로 인해 당초 2004년에 1,449억원의 예산으로 저공해자동차 보급사업 등을 추진해 나갈 예정이었으나, 2004년 예산에는 149억원만이 반영되어 시범사업 수준에서 사업이 추진될 예정으로 있어 특별대책의 효과적인 추진이 시작부터 차질을 빚고 있다.

수도권 대기질개선 특별대책을 실효성있게 추진해 나가기 위해서는 이를 위한 재원마련이 필수적이라 할 수 있으므로 재원마련을 위한 정부의 대책 수립과 함께 이를 특별법과 관련법에 반영하는 방



안이 강구되어야 할 것이다.

V. 결론

현재 선진국 주요도시에 비해 미세먼지는 1.7~3.5배, 이산화질소는 1.7배 수준에 육박할 정도로 심각한 수준에 있는 우리 수도권의 대기질을 개선하는 문제는 국민건강 뿐만 아니라 수도권의 국제 경쟁력을 높이는 데에도 필수적이라 할 수 있으며

로 수도권대기질 개선을 위한 수도권대기환경개선에 관한 특별법이 제정된 것은 매우 뜻 깊다 할 수 있다. 그러나 앞서 살펴본 바와 같이 이 법의 여러 정책수단들을 실효성있게 추진하는데에는 여러 가지 어려움이 예상된다. 따라서 특별법 제정과 함께 동 특별법이 실효성을 확보할 수 있도록 수도권대기환경관리 기본계획의 내용이 충실하게 세워지고, 통합적 접근이 가능하도록 보완하고, 재원마련 대책을 세우는 등 후속조치가 서둘러 이루어져야 할 필요가 있다.

(하중범 수석전문위원 : g12@assembly.go.kr)

참고문헌

- 국립환경연구원, 황함량 기준강화에 따른 경유차 오염저감 효과, 2001
- 국회환경노동위원회, 수도권대기질개선을 위한 총량규제대상시설범위선정연구, 2003. 11
- 국회환경노동위원회, 수도권대기환경개선에 관한 법률안(오세훈의원대표발의) 검토보고서, 2003. 6
- 국회환경노동위원회, 수도권대기환경개선에 관한 특별법안(정부제출) 검토보고서, 2003. 11
- 오세훈, 수도권대기질개선 특별대책의 평가와 보완대책, 2003.9.
- 한국LP가스공업협회의, 저공해차량의 균형보급 방안 연구, 2002
- 환경부, 환경통계연감, 2002
- 환경부, 환경백서, 2002. 12
- 환경부, 수도권대기질 개선 특별대책, 2002. 12
- 환경부, 수도권 대기질 개선 특별대책에 대한 경제성 평가, 2003. 3
- 환경부, 친환경적 자동차 배출가스 등급분류 및 세계개편방안 연구, 2002
- 환경부, 2004 세입세출예산 각목명세서, 2003
- 환경정책평가연구원, 외국의 대기오염관리 성공사례 및 정책점 시사점, 1997