



## 재검토되어야 할 CNG차량 보급정책

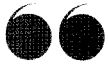
김정태 서울특별시의원  
(환경수자원위원회, 민주당)

**정** 책에도 생(生)·성(成)·쇠(衰)·퇴(退)의 순환주기가 있다. 2002년 한·일 월드컵대회를 대비하여 서울 도심지 대기환경 개선을 위하여 서울시와 환경부가 공동으로 지난 2000년부터 본격적인 CNG버스 보급정책을 도입한지 올해로 12년이 된다. 당초 CNG버스 보급정책 추진기간은 2012년까지다. 정책지원 일몰기간이 1년 앞으로 다가온 것이다.

시내버스의 운행 내구연한이 10년인 것을 고려하면, 대·폐차의 지원 문제도 고려하지 않을 수 없게 되었다. 연이은 CNG버스 가스통 폭발사고와 같은 안전사고에서 나타난 노후 차량의 대·폐차문제는 시민의 안전과도 밀접한 문제로 서울시민의 대표기관인 서울시의원의 입장에서 무거운 책임감을 느끼게 한다.

이와는 별도로 고유가와 지구온난화에 따른 온실가스 감축 노력에 따라 차량의 환경오염 배출 허용 기준과 온실가스 배출 허용기준은 물론 연비기준 역시 강화되고 있다.

이에 따라 자동차업계에서도 기술 개발에 박차를 가하여 환경성과 경제성이 뛰어난 클린 디젤의 개발 등 각종 친환경 그린카(Green Car)의 기술적 진보가 눈부실 정도이다. 더 이상 CNG차량 보급만이 수송부문의 대기환경 개선의 정책수단이 될 수 없게 된 것이다.



서울시의 CNG차량의 보급 지원정책은『대기환경보존법』,『수도권 대기환경개선에 관한 특별법』과 『서울시 대기환경개선의 촉진 및 지원 등에 관한 조례』에 근거를 두고 있다. 보급지원정책은 2012년으로 일몰기한을 두고 있지만, 법률적 근거는 없다. 그동안의 정책의 성과에 대한 폭넓은 분석이 필요하다.



그럼에도 서울시와 환경부는 ‘대기환경개선’이란 정책목표를 내세워 CNG차량 보급 지원에 과감하고 적극적이다. 중앙정부와 지방정부가 취할 수 있는 모든 유인수단을 동원하고 있다.

### 재정난을 겪고 있는 서울시는 CNG차량 보급지원 정책을 고집할 이유가 없어

첫 번째는 특혜라 할 수 있는 세제혜택이다. CNG차량에는 부가가치세는 물론 취득세와 등록세가 전액 면제된다.

두 번째는 직접적인 보조금 지급으로 경유버스보다 비싼 CNG버스 차액 전액을 차량 구입비로 보조하거나 용자금을 지원했다. CNG버스 한 대당 보조금 1,850만원, 연 2% 3년 거치 5년 분할의 용자금으로 1대당 850만원을 지원하고 있다.

세 번째는 인프라 구축의 일환으로 CNG충전소 설치를 지원하고, 경유와 천연가스의 가격차이가 연료 보조금으로 지급한다.

네 번째는 1년에 두차례 부과되는 환경개선부담금도 면제하고 있다.

여기에 직접적인 보조금으로 투입된 예산이 지난 11년간 3,240억원(국비 1,252억원, 시비 1,989억)이 된다. 여기에 취득세 및 등록세 면제, 환경개선부담금 면제 등 간접지원 역시 1,500억원 가량으로 추산된다. CNG버스 1대당 7,000만원의 직간접 지원비가 제공된 것이다.

이러한 지원에 힘입어 서울시는 시내버스 7,522대중 7,419대 교체한 것을 비롯하여 (99%), 마을버스 1,091대중 792대 교체(73%), 청소차는 612대중 443대 교체(72%)가 완료하여 서울시의 총 교체대상 CNG차량 9,225대중 2011년 2월말까지 8,654대가 교체되어 실적률 93.8%를 달성하게 되었다.

이로 인한 대기환경 개선효과는 부인할 수 없다. 서울시의 대기오염이 개선된 것은 사실이다. 즉 2000년 서울시의 미세먼지(PM) 농도가  $65\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 2010년  $49\mu\text{g}/\text{m}^3$ 로 개선된 것이다. 여기에 고무된 서울시는 기존의 시내버스, 마을버스, 청소차 외에도 전세버스, 관광버스까지 CNG 차량 보급을 추진하고 있다. 그 기간을 서울시는 2014년으로 계획하고 있다.

앞서 언급한 노후 CNG버스의 대·폐차 지원을 고려하면 보급지원 기간이 2012이 아닌 항구적일 수밖에 없다는 결론이 나온다. CNG차량의 환경성과 경제성을 능가하는 차종이 개발 보급되는 과정에서 사상 최대의 부채에 재정난을 겪고 서울시에서 CNG차량 보급 지원정책을 고집할 이유는 없다고 본다.

## CNG 차량만을 대상으로 하는 지원정책을 전면 재검토해야

CNG차량 보급지원정책은 공공부문의 지원을 시작으로 시장의 변화, 그리고 기술의 변화를 유도하여 민간부문의 참여를 목적으로 계획되었다.

그러나 지난 12년을 되돌아보면 CNG 가격의 상대적인 안정성, 에너지 수급의 다변화 등 장점에도 불구하고 직접적인 지원정책의 한계를 벗어나지 못하고 있다. 최근 잇따른 CNG차량의 안전사고에서 보듯이 기술개발의 진전 또한 없어 보인다.

특히 국내 생산량의 40%를 싼값에 해외로 역수출을 해야하는 경유에 대한 매도도 서슴지 않았다. 서울시는 2014년까지 200억원을 투입하여 50cc급 전기이륜차 1만대 보급을 위

최근 세계 각국의 자동차산업은 환경, 연비, 안전 규제 강화로 화석연료의 사용 비중을 낮추고 그린 카 개발과 판매를 확대하고 있다. 이러한 점에서 CNG차량만을 대상으로 하는 유인 지원정책은 재검토가 필요하다.



해 이미 생산이 중단된 2행정 50cc급 오토바이를 이용하여 환경편익을 계산하는 재정투  
융자 심사의 오류도 범하기도 했다.

자동차산업은 부품 제조와 완성차 조립, 판매, 정비, 할부 금융, 보험을 포함하는 광범위  
한 전후방 연관 산업을 가지고 있는 대표적인 종합산업이다. 전후방산업에 대한 파급 효  
과와 규모의 경제 효과가 큰 산업이며, 지속적인 첨단기술의 개발과 성장이 이루어지고  
있는 산업이다.

최근 세계 각국의 자동차산업은 환경, 연비, 안전 규제 강화로 화석연료의 사용 비중을 낮  
추고 그린 카 개발과 판매를 확대하고 있다. 이러한 점에서 CNG차량만을 대상으로 하는  
유인 지원정책은 재검토가 필요하다고 보는 것이다.

서울시의 CNG차량의 보급 지원정책은『대기환경보존법』, 『수도권 대기환경개선에 관한  
특별법』과 『서울시 대기환경개선의 촉진 및 지원 등에 관한 조례』에 근거를 두고 있다. 보  
급지원정책은 2012년으로 일몰기한을 두고 있지만, 법률적 근거는 없다.

그동안의 정책의 성과에 대한 폭넓은 분석이 필요하다. 그럼에도 슬그머니 지원기간을  
2014년으로 연장을 하려고 하고 있다. 직접 보조금 지급중심의 CNG차량 보급정책의 존  
폐를 결정할 시기가 왔다고 본다. ◆