

우리나라 전기차 보급정책 ‘물질 지원’보다 ‘착한 규제’가 필요하다

일방적인 물질적 지원에만 급급했던 우리나라 전기차 보급 정책이 ‘착한규제’ 도입 등 시장 동기부여형으로 서서히 바뀔 조짐이다. 전기차 보급을 넘어 시장 확대까지 정부 역할이 한계가 있기 때문이다.

서울시는 지난 2년간 전기차 보급사업 경험을 토대로 최근 전기차 및 충전인프라 관련 제도 개선(안)을 수립하고 해당 주무부처에 제출한다는 계획이다. 개선 안에 따르면 ‘자동차 제작사의 전기차 판매의무 부과’와 ‘공공기관 전기차 구매의무 배율 강화’가 포함됐다. 여기에 ‘충전을 위해 공용주차장 이용 시 주차요금 면제’, ‘친환경차 고속도로 통행료 감면’, ‘전기차 전용 주차구역 기준 마련’ 등도 담겨있다. 서울시는 이 같은 제도 개선안을 최종 수립한 후 국토부, 산업통상자원부, 환경부 등 주무부처에 건의한다는 계획이다.

제주도 역시 공용주차장이나 시내 전기차 전용 주차장 확보 등 내용을 담은 제주특별자치도 조례 추가·변경했다. 특별자치도 차원에서 전기차 관련 법제도를 자체 추진하거나 시행할 수 있을 전망이다. 제주는 이미 지난해 풍력발전기 설비용량에 따라 10% 만큼 ESS 설치 의무화를 담은 ‘풍력발전 출력 신뢰 향상을 위한 ESS 설치’ 조례를 통과시켰다. 제주 풍력발전기 64기(설치용량 110MW)에 해당하는 약 11MWh(배터리 용량)를 포함해 앞으로 들어서는 모든 풍력발전원은 ESS를 의무 구축해야 한다. 날씨에 따라 발전량 기복이 심해 전력계통에 안정적인 공급이 어려웠던 풍력발전기 운전효율을 높이면서 에너지 신산업 시장까지 창출할 수 있는 국내 대표적인 ‘착한규제’ 사례로 꼽힌다.

반면 지금까지 정부의 전기차 정책은 물질적 지원만 집중했다. 이 때문에 민간 주도의 시장창출은 어려웠다. 전기차 시장 역시 정부 예산규모에 의해 좌우됨에 따라 민간은 정부에 의지할 수밖에 없었던 구조였다.

우리나라는 다른 어느 나라보다 앞선 지난 2009년 ‘글로벌 전기차 4



박태준
전자신문 기자



〈표 1〉 해외 주요 선진국 전기차 정책 현황

국가	주요 정책
노르웨이	고속도로 등 통행료 및 부가세 면제, 수입세 폐지, 주차요금 무료, 등록세 감면, 버스전용차선 진입허용, 페리선 면제, 충전요금 무료, 전기차 전용도로 운영
네덜란드	주차요금, 충전요금 무료, 자동차세, 도로세 면제, 충전기를 포함한 전기차 무료 주차장 운영
이탈리아	2014년부터 로마 트리덴타 지역 등 전기차만 통행하는 친환경 도로 운영, 2015년부터 로마 등 주요도시 확대 예정
프랑스	2013년부터 신축 및 리모델링 건물의 충전기 구축 의무화, 저속·마이크로 전기차 전국 도로 허용 등

대 강국' 비전을 발표하고 로드맵까지 짰다. 하지만 6년 이 지난 지금 전기차 보급 수는 3000대 수준에 불과하다. 2020년까지 100만대를 보급한다는 계획을 지난해 말 20만대로 낮췄다. 반면에 유럽 등 선진국은 '착한 규제'를 내놓으며 민간형 시장창출을 지원하고 있다.

◇'당근과 채찍'이 통했던 노르웨이

노르웨이는 단순세제지원뿐 아니라 전기차 버스전용차로 주행 허용, 전기차만 운행하는 친환경도로 도입, 주차장 무료이용 등 시행으로 자국 전기차 보급률을 14.6%까지 끌어올렸다. 정부 보급사업 후 6년 만에 국가 전역에 약 6만대 전기차가 다니고 올해 신규 등록 차량 5대 중 1대 이상이 전기차일 정도로 전기차 왕국이다. 노르웨이는 정부는 글로벌 시장에서 상용 전기차가 극히 드물었던 1990년 전기차 수입세 면제를 시작으로 1996년과 1997년에 전기차 등록세, 유료도로 통행료 등 감면 정책을 잇따라 시행했다. 이후 전기차 운전자에게 친환경 실천 자긍심 부여와 함께 차별화된 혜택을 부여하기 위해 전용번호판과 공공주차장 무료 이용을 단계적으로 시행했다. 국가 환경오염 원인 60%를 차지하는 교통 환경 개선에 승용 전기차를 우선으로 선택했다.

이어 2002년부터 차 가격 25%를 차지하는 부가세 면제와 버스 전용차선 진입 허용, 페리선 이용요금 무료 등을 실시했다. 물질적 혜택뿐만 아니라 이용자 편리성까지 고려한 우대 정책을 내놴다. 글로벌 완성차 업체가 전기차를 본격적으로 출시하기 시작한 2009년 이전에 이미 사회적 분위기를 조성한 점이 돋보인다. 정부가 자동차



〈그림 1〉 노르웨이 오슬로시 청사와 오슬로 공전 인근에 위치한 전기차 전용 주차장 모습. 총 120대 전기차를 주차할 수 있는 공간으로 충전과 주차 모두 무료로 이용할 수 있다.

메이커보다도 한발 앞서 움직인 셈이다.

이 결과 노르웨이 전기차 수는 올해 3월 5만5000대를 넘어섰다. 이중 순수전기차(BEV)가 79%, 플러그인 하이브리드(PHEV)가 21%다. 자국 내 전기차 점유율 14.6%(2014년 기준)로, 유럽 2위 네덜란드(4.2%)에 크게 앞선다. 유럽 시장만 따져도 노르웨이 전기차 점유율은 31%에 달한다. 노르웨이는 2017년까지 전기차 5만대 보급 목표를 2015년 초에 조기 달성함에 따라 지금까지 모든 정책적 지원을 2015년에서 2017년 이후까지 연기했다. 이와 함께 노르웨이에서 판매된 차량의 이산화탄소 배출량은 km당 약 93g로 유럽 평균(138g/km)과 비교해 20% 이상 낮다. 노르웨이 정부는 올해 85g/km까지 떨어뜨린다는 목표 달성을 자신한다.

◇자생적 시장부터 만드는 '덴마크'

덴마크는 철저한 민간 위주형 시장 정책으로 전기차 보

급에 나서고 있다. 덴마크 정부는 전기차를 이용한 법인 리스차량이나, 렌터카, 셰어링 등 서비스 사업을 지원한다. 민간기업이 전기차 관련 사업을 주도하도록 투자에 따른 손실을 채워주는 지원책이다. 개개인의 차량 구입비를 지원하지 않고, 기업이 사업을 영위할 수 있도록 시장을 만들어주는 정책인 셈이다. 한국뿐 아니라 노르웨이와 비교해도 크게 상반된다.

정부는 필요한 자금만 집행할 뿐 전기차 보급·확산은 기업과 관계 기관이 주도하도록 판을 짰다. 일방적 지원보다는 자생적인 시장 환경부터 조성하려는 의지가 보였다. 노르웨이 같은 과감한 지원책이 오히려 시장 혼란을 초래할 수 있다는 우려에서 더디지만 탄탄한 시장부터 만든다는 계획이다.

차량 등록세와 소유세를 합쳐 차량 가격 180%에 해당하는 세금을 감면해 왔지만 2016년 1월부터 이런 지원을 중단하는 것이 유력하다. 세금 감면이나 거리 주차장 무료 등 각종 혜택만으로 중장기 시장을 키울 수 없다는 판단에서다.

정부는 사업 모델 발굴과 운영 등 모든 영역을 민간 기업에 맡겼다. 민간이 제시한 사업 평가와 지속적 관리를 위해 수도·지자체 산하 기관을 지정해 운영한다.

지역 내 렌터카 업체가 전기차 기반 사업을 의뢰하면 평가를 거쳐 사업을 승인하고 이후 사업 과정에서 발생하는 손해 본 만큼 정부가 지원하는 형태다. 민간 기업이 시장경쟁력을 갖추는 데 일정 기간 동안 자금을 지원받을 수 있다. 대신 중앙정부와 지자체는 충전인프라를 확대해 기본적 시장 인프라를 조성한다. 덴마크 정부는 최근 전기차 전용 주차장에 일반차량 주차 시 범칙금을 부과하는 법을 통과시켰다. 덴마크 에너지부는 전기차 지원 사업에 앞으로 5년간 3500만 크로네를 배정하고 올해 49대 전기차를 지자체·민간기업 등에 공급한다.

이에 반해 우리나라는 세계 최고 수준의 보조금에다 충전설비까지 무상 제공하고 있다. 우리나라 보조금은 중앙정부와 지자체를 합쳐 최고 2300만원이나 된다. 웬만한 일반 내연기관차 가격과 맞먹는다. 우리나라 전기차 보급 정책이 선진형으로 바뀌어야 한다는 이유다. 서울시와 제주도 시장 동기부여형 '착한규제' 도입 의지가 전국으로 확



〈그림 2〉 오슬로시가 다음달 오픈예정인 AKERSHUS지역 지하 대규모 전기차 전용 충전 주차장 모습. 시는 이 시설을 오슬로 대표 전기차명사로 발전시킬 계획이다

대되길 기대한다. 더 이상 정부 지원금 없이도 전기차 이용이 확산될 수 있도록 시장 동기부여형 등의 정책적 개선이 시급하다.