

# 서울특별시 에너지절약 마일리지 지원에 관한 조례안

## 검 토 보 고

### 1. 제 안 경 위

- 가. 발 의 자: 송명화 의원 외 15명
- 나. 의안번호: 제1042호
- 다. 발의일자: 2019. 10. 4.
- 라. 회부일자: 2019. 10. 22.

### 2. 제 안 사 유

- 차량 운행 제한을 위해 승용차요일제와 승용차마일리지를 추진하고 있지만, 승용차요일제의 경우 가입자 수가 점차 감소하고 있고 전자태그 갱신률도 낮아지는 등 실효성에 문제가 있는 것으로 판단되어 이를 승용차마일리지로 일원화하고,
- 현재 「서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례」에 근거하여 실시되고 있는 에코마일리지에 대한 대상, 신청 및 탈퇴, 운영, 지원 등에 관한 사항을 반영하여 승용차마일리지와 에코마일리지를 통합한 별도의 조례 제정을 통해 내실 있는 에너지절약 시책을 추진할 수 있도록 하고자 함.

### 3. 주 요 내 용

- 가. 에코마일리지 및 승용차마일리지에 관한 정의를 규정함(안 제2조).
- 나. 에너지절약을 통한 온실가스 배출 최소화 및 대기오염물질 감축 추진을 위해 시장, 시민, 자치구청의 책무에 관한 사항을 규정함(안 제3조).
- 다. 에코마일리지 및 승용차마일리지 적용대상에 관한 사항을 규정함(안 제4조).
- 라. 에코마일리지 및 승용차마일리지 참여 및 탈퇴신청 등에 관한 사항을 규정함(안 제5조, 제6조).
- 마. 에코마일리지 및 승용차마일리지 운영에 관한 사항을 규정함(안 제7조, 제8조).
- 바. 재정적 지원, 교육 및 홍보 등에 관한 사항을 규정함(안 제9조, 제10조).

### 4. 참 고 사 항

- 가. 관련 법령: 「대기환경보전법」 및 같은 법 시행령
- 나. 예산 조치: 해당없음(비용추계서 비대상사유서 별첨)
- 다. 기      타: 해당사항 없음

## 5. 검토 의견

### 가. 개요

- 본 제정조례안은 실효성에 문제가 있는 승용차요일제를 폐지하고 이를 승용차마일리지로 일원화하며, 현재 「서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례」를 근거로 시행하고 있는 에코마일리지에 대한 구체적인 규정을 신설하려는 것임.

### 나. 검토의견

#### 1) 승용차요일제의 실효성 문제

- 승용차요일제는 「서울특별시 승용차요일제 및 승용차마일리지 지원에 관한 조례」에 근거하여 시행되고 있는 제도로써 2003년에 종이태그 부착 형태로 처음 실시한 이후, 2006년에 단속을 위한 전자태그로 전환하여 현재에 이르고 있음.
- 승용차요일제 시민 참여는 2012년(1,081천대 참여)을 기점으로 현재까지 꾸준히 감소하고 있으며, 승용차요일제 미이행, 전자태그 미부착 압제운행, 예산 낭비 등에 대한 언론의 지적 및 위반차량 단속의 한계<sup>1)</sup> 등의 문제점이 제기되었음.

승용차요일제의 실효성에 대한 논란 속에서 2016년 제공되는 인센티브<sup>2)</sup> 중

---

1) RFID 단속시스템 운영 현황 : 19개소 52대

- 내구연한(5년) 초과 52대 교체대상, 전자태그 미부착 차량 자동단속 불가
- 효과적인 단속을 위해 무인교통단속용 CCTV와 연계하고자 하였으나 경찰청의 부적합 의견('14. 9.18)으로 추진하지 않음

2) 『서울특별시 승용차요일제 및 승용차마일리지 지원에 관한 조례』 제9조(혜택)

- 공영주차장 주차요금 할인, 남산1·3호터널 혼잡통행료 할인, 거주자 우선주차 구획 배정시 가점 부여 및 교통유발부담금 감면

가장 혜택이 많은 자동차세 5%<sup>3)</sup> 감면조항이 폐지되어 실질적인 혜택이 크게 축소됨에 따라 승용차요일제 참여율은 2019년 9월 기준 11% 이하로 크게 감소되었음.

<연도별 승용차요일제 참여 현황>

(단위: 천대, %)

구분	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19.9
대상	-	-	-	2,141	2,365	2,397	2,421	2,491	2,515	2,442	2,353	2,404	2,455	2,496	2,562	2,576	2,583
참여	1,506	1,945	2,111	653	749	837	943	1,024	1,078	1,081	821	749	678	528	375	318	280
증감		+439	+166	-1,458	+96	+88	+106	+81	+54	+3	-260	-72	-71	-150	-154	-56	-38
(신규)												(+24)	(+22)	(+20)	(+6)	(+5)	(+3)
(탈퇴)												(-96)	(-93)	(-170)	(-160)	(-61)	(-40)
참여율	73.8	74.8	75.2	30.5	31.6	34.9	38.9	41.2	42.9	44.3	34.9	31.1	27.6	21.2	14.6	12.3	10.8

○ 반면, 승용차마일리지는 2014년부터 2016년까지 1, 2차 시범사업을 실시한 이후 2017년부터 본격 시행되고 있고, 마일리지 평가 기준에 있어서 회원들이 본인의 차량 운행 패턴에 따라 주행거리 감축률과 감축량 중 하나를 설정할 수 있도록 함으로서 좀 더 많은 시민들의 참여와 실질적인 차량 운행량 감축을 유도하고 있음.

○ 따라서 현재 유명무실하게 명맥을 유지하고 있는 승용차요일제를 폐지 하고 승용차마일리지로 일원화하는 것이 사업 효과 및 업무 효율성 측면에서 적절할 것으로 판단됨.

또한, 승용차요일제는 오랜 기간 동안 많은 시민들이 다양한 혜택을 받아온 제도로 이러한 혜택이 점차 감소하고 있는 추세를 감안하더라도 당장 폐지 하여 혜택 제공을 중단하는 것은 민원을 유발할 수 있으므로 충분한 대시민 안내 및 유관기관 협의를 위해 유예기간을 두는 것은 적절한 것으로 판단됨.

3) 2016년 승용차요일제 인센티브 혜택 62억 9천9백만원 중 자동차세 5% 감면이 48억 5천5백만원으로 인센티브 혜택의 77.1%를 차지하고 있음.

## 2) 에코마일리지 운영 등 근거 규정 마련

- 에코마일리지는 자발적인 에너지 절약을 통해 온실가스를 줄이기 위한 시민참여 프로그램으로서 2009년부터 시행되고 있으며, 「서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례」 제25조24)에서 동 제도의 실시 및 예산 지원 등 일부 내용만을 규정하고 있음.
- 따라서 조례에 근거한 제도 시행을 위해서는 적용대상, 참여 및 탈퇴신청, 운영, 재정 지원, 교육 및 홍보 등에 관한 세부 근거 규정을 마련하는 것은 적절할 것으로 판단됨.

## 3) 기타

- 안 제1조에서는 “「대기환경보전법」 및 같은 법 시행령 시행에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.”고 하고 있으나 「대기환경보전법」과 본 제정조례안과 직접적인 관련은 없으므로 위 문구는 삭제하는 것이 타당할 것임.
- 또한, 안 제8조에는 인센티브 제공, 관리시스템 구축, 인센티브 환수 등의 주체가 생략되어 있으므로 이를 추가해야 하며, 부정확한 용어 등을 바로 잡고 문맥을 보다 명확하게 하기 위해 일부 조항의 수정이 필요할 것임.

---

4) ① 시장은 에너지절약을 통한 온실가스 감축을 위하여 에코마일리지 제도를 실시할 수 있다.

② 시장은 에코마일리지 제도에 참여하는 시민, 단체 등에 대하여 평가를 통해 예산지원을 할 수 있다.