

 국토교통부		보 도 자 료		
		배포일시	2020. 6. 26.(금) 총 10매(본문 8매)	
담당 부서	도로정책과	담 당 자	·과장 이상헌, 사무관 김정한, 주무관 정원식 ·☎ (044) 201-3887, 3880	
보 도 일 시		2020년 6월 29일(월) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신 · 방송 · 인터넷은 6. 28.(일) 11:00 이후 보도 가능		

통행료 감면제도 개선 방향...국민의 목소리를 들겠습니다

- 25일 공청회서 전문가국민 의견 청취...한달간 온라인 의견청취도 병행
- 친환경·대중교통 이용 정책 방향에 맞춰 합리적으로 개편하기로

□ 국토교통부(장관 김현미)는 지난 25일(목), 서울 팔래스 호텔에서 '고속도로 통행요금 감면제도 개선방향'에 대하여 국민·업계·전문가 등의 다양한 의견을 청취하기 위해 공청회를 개최했다고 밝혔다.

- 통행료 감면제도는 그동안 신설·확대 위주로 운영됨에 따라, 그간의 사회·경제 여건 변화를 반영하여 개선할 필요가 있다는 대·내외적인 요구가 있었다.
- 이에 따라, 지난 2월부터 한국교통연구원에서는 정책 연구용역을 통해 감면제도 개선방향을 마련해왔으며, 이날 공청회에서 다각도로 논의되었다.
- 이번 공청회는 코로나-19로 인한 집단감염을 예방하기 위하여 참석자 전원(약 150명)이 손 소독 이후 마스크를 착용한 채 1m 이상 거리를 두고 착석하는 등 방역 수칙을 철저히 준수한 가운데 진행되었다.

- 공청회에서는 ▲ 통행요금 제도 현황(한국도로공사), ▲ 통행요금 감면제도 개선방향(한국교통연구원), ▲ 전문가 토론(좌장 정진혁 교수), ▲ 방청객 질의·응답 순서로 약 2시간에 걸쳐 진행되었다.

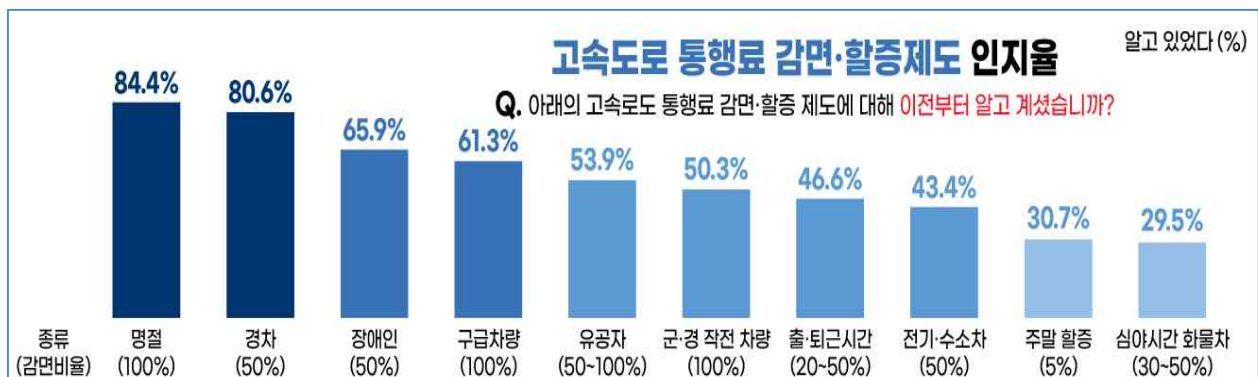
<< 여론 조사 결과 >>

- 고속도로 통행요금 감면제도 개선방향(한국교통연구원) 발표에서는 일반국민 1,000명을 대상으로 진행한 '제도 개선 필요성'에 대한 사전 온라인 여론조사 결과도 발표하였다.

* 조사기간(6.1~6.16, 한국갤럽)/ 조사대상(지역별·성별·연령을 고려한 1,000명)

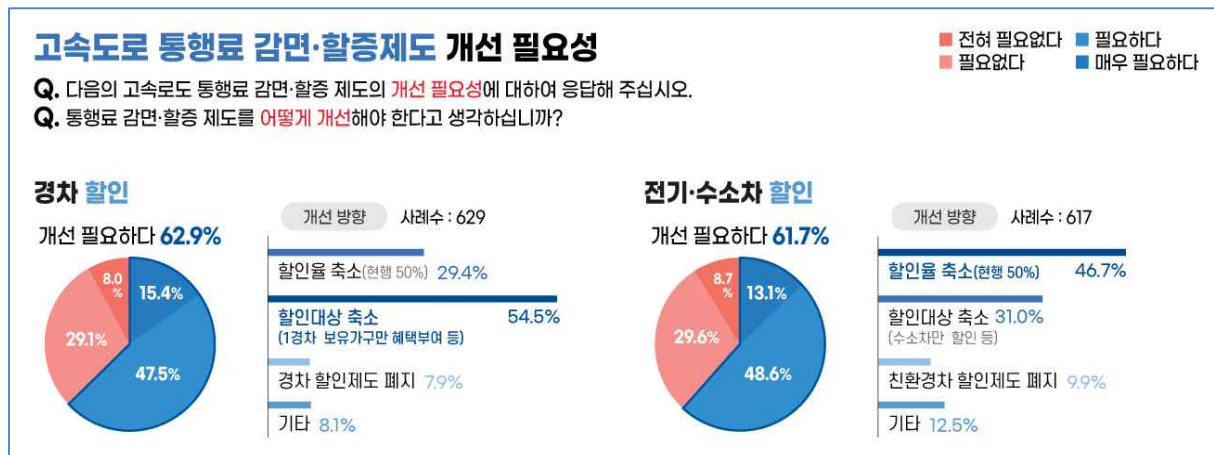
- 주요 내용은 다음과 같다.

- ① 현행 감면제도에 대한 인지도를 조사한 결과, 명절기간 면제, 경차할인이 각각 84.4%, 80.6%로 가장 높았고, 사회적 배려차원의 장애인할인(65.9%), 국가유공자할인(53.9%) 순서로 나타났다.
- 이어서, 특정 시간 또는 차량 등에 적용되는 출퇴근할인(46.6%), 전기·수소차할인(43.4%), 화물차 심야할인(29.5%) 등이 뒤를 이었다.
- 반면, 유일하게 요금이 할증되는 '주말·공휴일 할증제도'의 경우, 인지도는 30.7%에 그쳤다.

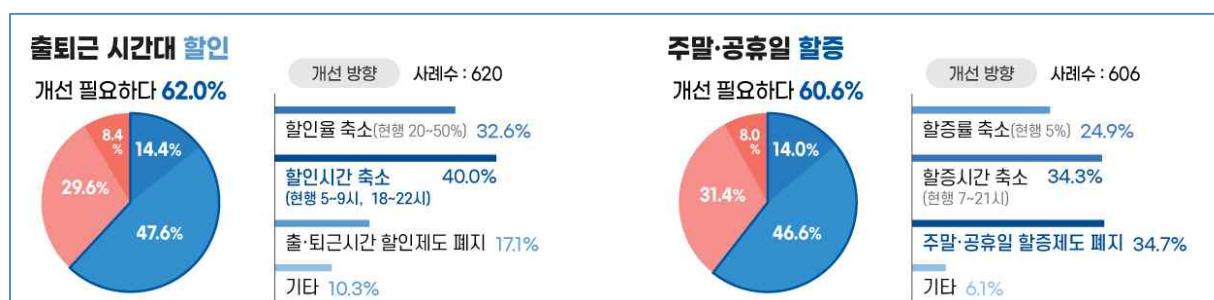


② 다음으로 현행 제도의 개선 필요성에 얼마나 공감하는지, 필요하다면 어떤 방향으로 개선이 필요한지를 조사하였다.

- 경차할인과 전기·수소차 할인제도에 대하여 각각 62.9%, 61.7%가 '제도 개선이 필요하다'고 응답하였고, 개선방향에 대해서는 '경차 할인 대상 축소'를 54.5%, '전기·수소차 할인을 축소'를 46.7%로 가장 많은 응답을 하였다.



- 출퇴근시간 할인과 주말·공휴일 할증제도에 대해서는 각각 62%, 60.6%가 '제도 개선이 필요하다'고 응답하였으며, 개선방향에 대해서는 '출퇴근 할인시간 축소'를 40%, '주말·공휴일 할증제도 폐지'를 34.3%로 가장 많은 응답을 하였다.



③ 한편, 교통안전 강화를 위한 제도 도입 필요성에 대해서도 조사하였다.

- '상습적인 과적·적재불량 화물차 대상 심야할인을 한시 제외하는 방안'에 대하여 81.5%, '음주·과속 등 법규 위반차량 대상 통행요금 할인 혜택을 한시 제외하는 방안'에 대해서는 85.9%가 도입이 필요하다고 응답하였다.

- 즉, 고속도로 교통사고 예방을 위한 제도 도입 필요성에 대해서는 대다수의 국민들이 공감한다는 것을 알 수 있었다.

<< **감면제도 개선 방향** >>

- 여론조사 발표에 이어, 한국교통연구원에서는 그간의 감면제도의 정책성과 분석 및 여건변화 등을 고려하여 검토 중인, 제도개선 방향에 대하여 설명했다.
- 주요 내용은 다음과 같다.

① 경차 할인 및 전기·수소차 할인 제도

- 경차 할인제도는 건전한 소비문화 장려와 에너지 절감 목적으로 도입('96년)되었으나, 고속 주행 시 경차의 연비는 소형차와 유사하며, 유해물질 배출량이 중·대형차 보다 5~6배 많은 문제가 있다고 밝혔다.
- 특히, 건전한 소비문화 확산의 목적이 있었으나 경차를 보유한 가구 중 63.5%가 2대 이상 차량을 보유한 가구로 파악되어, 당초 제도 취지와는 다소 상이하게 적용되는 경향이 있다고 설명했다.
- 한편, 전기·수소차 할인제도는 차량 보급 확대를 위해 한시적으로 도입 되었으나('17.9~'20.12월), 제도 도입 당시의 차량 보급 목표에 못 미치고 미세먼지 저감 등 친환경 정책 추진 필요성을 고려하여 감면기간 연장이 필요한 상황이라고 말했다.
- 경차할인과 전기·수소차 할인을 종합 검토한 결과, 친환경 정책을 지속 확대하는 전 세계적인 흐름에 맞춰, 경차 중심의 할인에서 전기·수소차로 단계적으로 전환하는 방안이 필요하다고 제안했다.

- 다만, 최근 경차를 구입한 국민들을 감안하여 당장 적용하기보다는 일정기간 유예하되 단계적으로 축소할 필요가 있다고 덧붙였다.

② 주말·공휴일 할증 및 출퇴근시간 할인 제도

- 주말·공휴일 통행료 할증 제도(5%)는 주말 교통량 혼잡 분산을 위해 '11년에 도입되었으나, 인지도가 30%로 낮을 뿐만 아니라 요금을 할증하더라도 교통량 저감 효과가 미미하다고 설명했다.
- 출퇴근시간 할인은 당초 출퇴근 이용자의 요금부담을 완화하고 교통량을 분산하기 위해 도입되었으나,

* 혼잡시간할인(7~9시, 18시~20시/ 20%), 비혼잡시간할인(5~7시, 20~22시/ 50%)

- 차량이 많은 시간에 통행요금이 비싼 미국, 프랑스, 독일 등 해외 국가와 달리, 혼잡한 시간에 오히려 요금을 '할인'해주다 보니 승용차 이용을 유도하게 됨에 따라 대중교통 이용 활성화정책 등과 배치되는 문제가 있다고 밝혔고,
- 과거와 달리 유연근무 확대 등에 따라 '출퇴근 시간'의 범위가 모호해진 점도 고려할 필요가 있다고 덧붙였다.
- 특히, 출퇴근시간 할인은 20km 미만의 단거리 운행 차량에 대해서만 적용되다보니, 수도권 남부 등 특정지역에 혜택이 집중되어 지역 간 형평성에 맞지 않는다는 비판도 있다고 설명했다.
- 주말 여가 장려정책, 대중교통 이용 활성화 정책과의 연계성 제고를 위해, '주말·공휴일 요금할증'은 폐지하고 '출·퇴근 할인'을 단계적으로 축소할 필요가 있다고 제안했다.

③ 신규 제도 도입 검토(안)

- 화물차의 경우 과적을 하거나 적재물을 제대로 싣지 않고 운행하면서 도로파손 또는 낙하물 사고 등을 유발함에 따라, 불필요한 사회 비용을 낭비하고 고속도로의 교통안전을 저해하고 있다.
- 여론조사 결과 등도 반영하여, 교통안전 강화를 위해 상습적인 과적 또는 적재불량 화물차에 대해서는 ‘심야시간 화물차 할인’을 한시적으로 제외할 필요가 있다고 제안하면서,
- 아울러, 사회·여건 변화 등을 고려하여 전기·수도·철도 등 공공요금 감면 사례와 같이, 3명 이상 다자녀 가구 차량의 통행요금을 할인하는 방안을 도입할 필요가 있다고 설명했다.

<< 전문가 토론 주요 발언 >>

- 통행요금 감면제도 개선방향 발표에 이어, 연세대학교 정진혁 교수(대한교통학회 부회장)를 좌장으로 언론사, 관련 전문가, 한국도로공사, 시민단체 등이 참석한 가운데 토론회도 진행되었다.
- 김응철 인천대 교수는 “교통이 혼잡한 시간에 요금을 할인하는 국가는 전 세계적으로 우리나라가 거의 유일한 사례”라고 하면서, “출퇴근 시간 할인은 없애되, 지역별 대중교통 서비스 구축 여건 등과 연계하여 축소할 필요가 있다”고 제안했다.
- 박용훈 교통문화운동본부 대표는 “자동차 연비 또는 환경오염배출량 등을 감안하면 25년간 유지된 경차할인의 도입 취지는 이미 상실했다”면서, “고속도로에서 경차 사고의 피해규모가 상당히 크기 때문에 고속도로 이용을 유도하는 통행요금 할인은 축소하되, 주차비 및 도시 내 유료도로 통행요금 할인 등 도시 내 경차 혜택은 유지할 필요가 있다”고 밝혔다.

- 강갑생 중앙일보 기자는 “경차할인이나 출퇴근시간 할인은 여건 변화에 따라 축소하는 방향으로 접근하되, 기존 수혜자들의 저항이 예상되므로 신중하고 세밀하게 접근할 필요가 있다”고 밝혔다.
- 현대해상 이수일 박사는 “코로나 19로 인하여 물류 교통량 증가 등 고속도로 통행패턴 변화 등을 고려하여 제도 개선을 모색할 필요가 있다”고 제안했다.
- 이광호 한국도로공사 영업본부장은 “통행요금 할인 혜택을 하이패스 차량으로 한정하여 비용 절감과 함께, 차세대수납시스템 도입의 기반을 마련할 필요가 있다”고 제안했다.
- 이상헌 국토교통부 도로정책과장은 “정부정책 여건 변화와 국민 생활패턴의 변화 등을 고려할 필요가 있으며, 기존 수혜대상들을 감안하여 단계적인 접근이 필요하다”고 밝혔다.
- 마지막으로 공청회의 좌장을 맡은 연세대학교 정진혁 교수는 “영원히 지속되는 정책은 없으며 정책 도입목적 등을 고려하여 제도개선이 이루어져야 한다”면서, “통행요금 정책은 많은 이해관계자들이 연관되어 있는 만큼, 토론에서 나온 좋은 의견들이 정책결정에 큰 도움이 될 것으로 기대된다”고 정리했다.
- 국토교통부 주현종 도로국장은 “이번 공청회에서 나온 의견을 정책 수립과정에서 적극 반영할 예정이며, 공청회 이후에도 국민들의 의견을 지속적으로 청취하고 반영하기 위해 온라인 소통창구*를 운영할 예정”이라면서,

* (국토부 On통광장, 6.29~7.24) ‘통행요금 감면제도, 국민의 목소리를 듣습니다.’

- “관계기관·업계 협의 등을 거쳐 국민이 체감하는 공정하고 합리적인 제도 개선 방안을 확정하고, 올해 하반기 중 「유료도로법 시행령」을 개정하여 내년부터 시행할 계획”이라고 밝혔다.

※ 공청회 발표 자료집은 국토교통부 온통 광장에서 확인하실 수 있습니다. (www.molit.go.kr/ontong_plaza/)



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면
국토교통부 도로정책과 김정환 사무관(☎ 044-201-3887)에게 연락주시기 바랍니다.

참고1

공청회 현장 사진



▲ 도로국장 인사말씀



▲ 전문가 토론



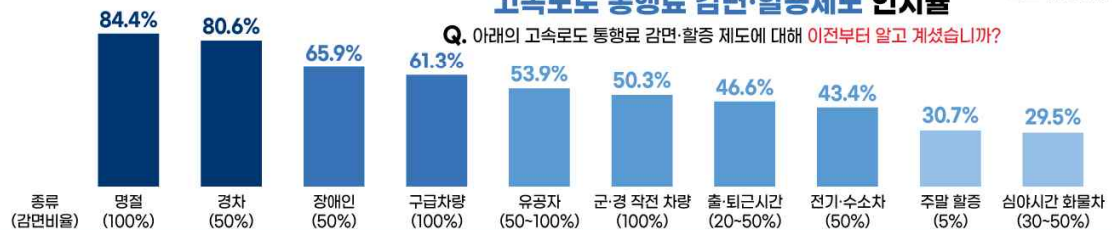
▲ 공청회 전경

고속도로 통행료 감면·할증제도 관련 여론조사 주요 결과

조사기간 : 20. 6. 1 ~ 6. 16 / 한국갤럽
조사대상 : 지역·연령·성별비율 고려한 1,000명 (온라인 조사)

고속도로 통행료 감면·할증제도 인지도

알고 있었다 (%)



고속도로 통행료 감면제도 이용률

이용했다 (%)



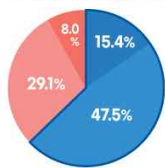
고속도로 통행료 감면·할증제도 개선 필요성

■ 전혀 필요없다 ■ 필요없다 ■ 필요하다 ■ 매우 필요하다

Q. 다음의 고속도로 통행료 감면·할증 제도의 **개선 필요성**에 대하여 응답해 주십시오.
Q. 통행료 감면·할증 제도를 **어떻게 개선**해야 한다고 생각하십니까?

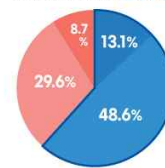
경차 할인

개선 필요하다 62.9%



전기·수소차 할인

개선 필요하다 61.7%



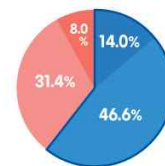
출퇴근 시간대 할인

개선 필요하다 62.0%



주말·공휴일 할증

개선 필요하다 60.6%



상승 과적·적재불량 화물차 심야할인 한시 제외 방안 도입 (신설)



상승 음주·과속 등 법규위반 차량 통행료 할인 한시 제외 방안 도입 (신설)

