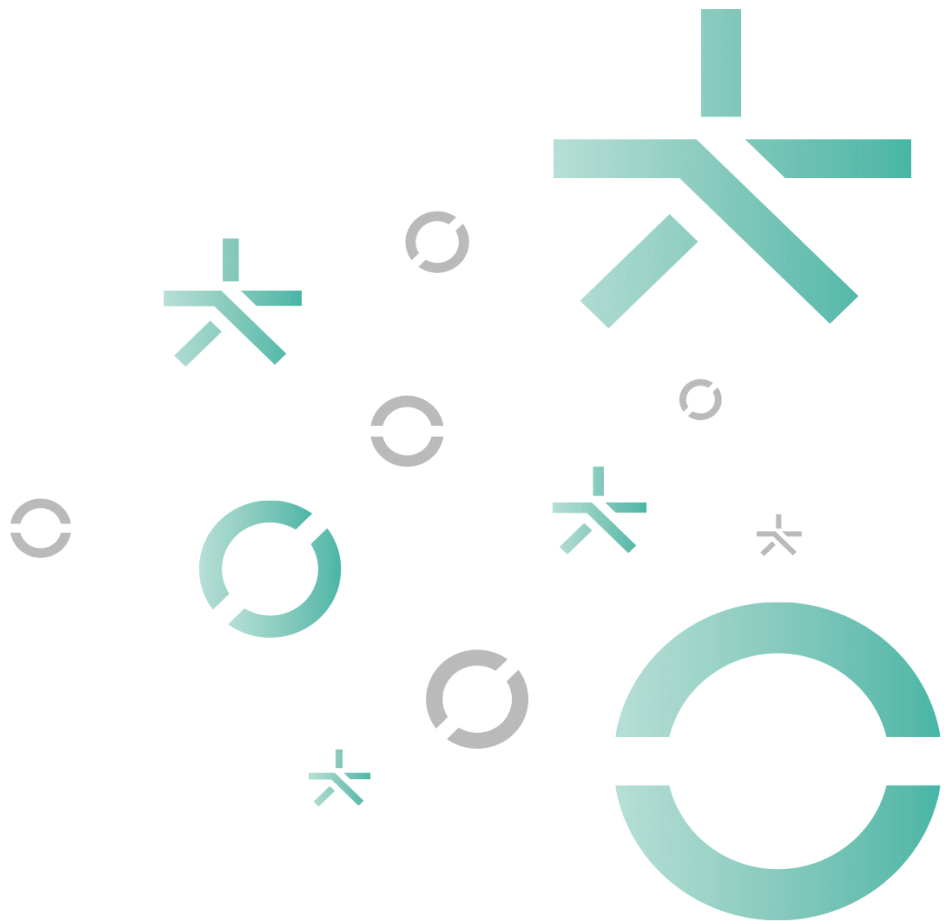


# 전기차 전용주차구역 및 충전시설 의무설치 예외기준 설정에 관한 연구

정동재



## 연구책임

---

정동재

교통물류연구부 연구위원

## 연구참여

---

이재우

교통물류연구부 전임연구원

---

본 연구 결과는 연구진의 견해로서  
인천광역시의 정책과는 다를 수 있습니다.

## 1. 연구요약

- 이 연구는 기축 아파트 단지 내 전기차 전용주차구역 및 충전시설 의무설치 제도의 의무설치 예외기준을 형평성, 객관성 측면에서 보완하기 위한 예외시설 요건에 관해 논의하고 주차 여건에 의한 기준이 가장 적합한 요건임을 제안함
- 이를 위해 우선 친환경자동차법을 검토하여 의무설치 예외기준이 형평성, 객관성 관점에서 보완이 필요한 이유에 관해 두 가지 쟁점사항을 도출함
  - 첫째, 건축연한 등을 고려하면 근시일내 정비사업 및 철거가 추진될 수 있는 시설임에도 충전시설 의무설치 기간에 사업시행인가를 받지 않은 이유로 의무설치 예외시설로 인정되지 않는다면 불필요한 시설 투자가 집행되거나 또는 시정명령 및 관리에 따른 행정력 낭비가 발생할 수 있음
  - 둘째, '전용주차구역을 설치하는 것이 불가능하거나 현저히 곤란'한 것을 판별하는 명확하고 객관적인 기준이 없는 실정임
- 또한 의무설치 예외시설 요건과 직간접적으로 관련 있는 시설 노후도, 주차 여건, 충전 여건 등 아파트 여건 요소에 관한 법령을 검토하고 현행 의무설치 예외기준의 보완 요소와 보완 방향을 개념적으로 설정함
  - 현행 의무설치 예외기준은 기축 아파트의 시설 노후도, 주차 여건, 충전 여건, 세 요소의 관련법령 제개정 시기 및 내용을 고려해 보완되어야 함
- 이어서 기축 아파트의 시설 노후도, 주차 여건, 충전 여건에 대한 실제 데이터를 관련법령과 연계하여 분석하고 그 결과를 토대로 의무설치 예외기준의 보완 방향을 구체화함
  - 시설 노후도는 주차 및 충전 여건을 완벽히 설명하지 못한다는 점에서, 충전 여건은 변동(개선)이 가능하다는 점에서 예외기준으로서 부적합함

- 결론적으로 이 연구는 현행 의무설치 예외기준의 보완 요건으로 주차 여건을 제안함. 그 구체적인 근거로 주차 여건이 시설 노후도, 충전 여건에 비해 크게 세 가지 측면, 즉 연관성, 대표성, 수용성 측면에서 예외기준으로서 형평성, 객관성을 확보하기에 가장 적합하다는 점을 들
  - 다시 말하면, 주차 여건은 친환경자동차법에서 규정하는 전기차 전용주차구역 및 충전시설 의무설치 예외기준에 가장 연관성이 높은 요건이고, 충전 여건과 같은 다른 여건을 가장 포괄적으로 고려(반영)할 수 있는 여건일 뿐만 아니라, 시민 수용성에 가장 크고 유의한 영향을 끼치는 요소이기 때문임
- 주차 여건에 의한 예외기준(세대당 주차면수가 0.7면 이하인 아파트 단지)에 의해서 전용주차구역 및 충전시설 의무설치 예외시설로 지정될 수 있는 대상의 규모는 총 의무설치 대상 주차면수의 6.6%로 산출됨. 이 기준에 의하면 친환경자동차법에 의한 의무설치 목표치보다 불과 6.6%만큼 적게 설치되는 것이고, 이조차 영구적인 것이 아니라 앞으로 정비사업 등을 통해 신축 시설로 대체되면서 그 비율이 줄어들 것이므로 전기차 전용주차구역 및 충전시설을 확대 보급하려는 친환경자동차법의 취지에 크게 상반되지 않는 것으로 판단됨
- 마지막으로 이 연구는 의무설치 예외기준의 보완 방안에 관해 논의한 선도적인 연구라는 점에서 의미가 있음. 이 연구를 비롯하여 예외기준에 관한 축적된 논의를 바탕으로 조례를 개정하여 법적 이행력을 갖춰야 할 것임
- 이를 통해 기축 아파트 단지 내 전기차 전용주차구역 및 충전시설 의무설치 제도에 대한 정책저항이 확대, 확산되는 것을 예방하고 궁극적으로 친환경자동차법의 취지에 부합하는 정책효과를 달성해야 할 것임
- 한편, 주차 여건에 의한 예외기준을 아파트 단지의 수직적(단지규모 등의 특성), 수평적(지역 특성) 특성으로 계층화하여 차등 적용하는 방안도 제기될 수 있음. 그러나 설치기준이 계층을 구분해 차등 적용하고 있지 않으므로 예외기준을 차등화하는 것은 일관성이 없고, 계층화를 통한 차등 적용이 갖는 장점을 살리는 것보다 그로 인해 초래될 수 있는 불이익을 줄이는 것이 법의 이념에 부합하는 것으로 판단됨

[요약 표 1] 주요 연구결과

의무설치 예외기준 관련 쟁점사항 (2장 참조)	
<b>형평성 측면</b>	<b>객관성 측면</b>
건축연한 등을 고려하면 근시일내 정비사업 및 철거가 추진될 수 있는 사실임에도 사업시행계획인가를 받지 않으면 의무설치 예외시설로 인정되지 않음	'설치가 불가능하거나 현저히 곤란'한 것을 판단하기 위한 명확하고 객관적인 기준이 없음

의무설치 예외기준 보안을 위해 고려할 관련요소 및 시설 (2장 참조)			
관련요소	1. 시설 노후도	2. 주차 여건	3. 충전 여건
관련시설	노후건축물  (건축연한 20년 혹은 30년 이상된 아파트)	주차장 설치기준 완화 건축물 또는 설치기준 개정 전 건축물 (임대아파트 등 또는 1995년 이전에 사용승인된 아파트)	전기시설 용량 설치기준 제정 및 개정 전 건축물 (1991년 혹은 1998년 이전에 사용승인된 아파트)
관련법령	도시 및 주거환경정비법 제2조	주택건설기준규정 제27조	주택건설기준규정 제40조

아파트 여건 (3장 참조)			
여건	1. 시설 노후도	2. 주차 여건	3. 충전 여건
검토결과	<ul style="list-style-type: none"> <li>현행 의무설치 예외기준을 적용하면 의무설치 기간에 <b>사업 시행인가를 받지 않은 이유로 불필요한 시설 투자가 집행되거나 또는 시정명령 및 관리에 따른 행정력 낭비가 발생할 소지가 높은 여건임</b></li> <li>현행 노후 건축물 정의를 준용해 의무설치 예외기준을 설정할 경우 예외시설로 지정되는 대상시설 규모가 큼</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>주차장 설치기준이 개정된 1995년 이전에 사용승인된 아파트는 평균적으로 주차 여건이 열악함</li> <li>주차 여건은 사용승인 시기(시설 노후도)와 관련 있으나 이외 주택유형 등에 따라서도 차이가 있으므로 <b>사용승인 시기만으로 주차 여건을 단정하기 어려움</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전기시설 설치기준이 제개정된 1991년, 1998년 이전에 사용승인된 아파트는 평균적으로 충전 여건이 열악함</li> <li>충전 여건은 사용승인 시기와 관련 있으나 이외 주택유형 변압기 교체여부 등에 따라서도 차이가 있으므로 <b>사용승인 시기만으로 충전 여건을 단정하기 어려움</b></li> <li>충전 여건은 변압기 교체 등으로 개선될 수 있어서 예외기준으로서 다소 부적합함</li> </ul>
시사점 (보완방향)	<ul style="list-style-type: none"> <li>현행 의무설치 예외기준을 형평성 측면에서 보완하기 위해 정비사업(철거) 요건인 <b>시설 노후도(건축연한) 기준을 포함할 경우 친환경자동차법 취지를 고려하여 매우 엄격한 기준을 적용해야 할 것으로</b> 보이며, 이 경우 <b>현행 의무설치 예외기준과 차별성이 적어 실효성이 떨어질 것으로</b> 예상됨</li> <li>현행 의무설치 예외기준을 객관성 측면에서 보완하기 위해 <b>아파트의 시설 노후도, 주차 여건, 충전 여건을 후보 기준으로서</b> 고려할 수 있으나, 이 중에서 <b>전용주차구역 및 충전시설 설치 곤란 여부를 더 직접적, 대표적, 객관적으로</b> 판별할 수 있는 예외시설 요건에 관한 검토가 필요함</li> </ul>		

예외기준 설정 및 대상시설 규모 (4장 참조)	
예외기준	세대당 주차면수가 $N$ 면 이하로서 주차 여건이 열악한 아파트 단지 ( $N$ 은 정책목표와 대상시설 규모를 고려해 설정 가능함. 이 연구는 관련법령과 연계하여 $N=0.7$ 로 논의함)
예외기준 설정근거	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>연관성:</b> 주차 여건은 친환경자동차법에서 규정하는 의무설치 예외기준과 연관성이 가장 높음</li> <li><b>대표성:</b> 주차 여건은 변동 가능성이 낮고 다른 여건도 고려(반영)할 수 있어서 예외기준으로서 대표성이 있음</li> <li><b>수용성:</b> 주차 여건은 의무설치에 대한 시민 수용성에 가장 크고 유의한 영향을 끼침</li> </ul>
대상시설 규모	인천시 100세대 이상 기축 아파트 단지의 15.8% 또는 <b>총 주차면수의 6.6%</b> ( $N=0.7$ 인 경우)

정책제언	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 주차 여건에 의한 예외기준을 현행 예외기준에 포함하여 예외기준의 형평성과 객관성 확보</li> <li>✓ 조례에 의무설치 예외기준에 관한 조항을 신설하여 이행력 확보</li> </ul>
------	--

## 2. 정책제언

- 친환경자동차법 조례에 동법 시행령에서 조례로 위임한 현행 의무설치 예외기준 관련 조항을 [요약 표 2]와 같이 명시하고, 여기에 주차 여건에 의한 예외기준도 포함함으로써 예외시설 지정을 위한 법적 이행력을 확보해야 함
- 조례 개정은 의무설치 기한인 2025년을 앞두고 가급적 빠른 시일 내에 이루어져야 불필요한 시설투자 집행을 방지하고, 설치의무 미준수에 대한 시정명령 및 관리에 드는 행정력 낭비를 줄일 수 있을 것임

[요약 표 2] 친환경자동차법 조례 개정안 예시 (전용주차구역 및 충전시설 의무설치 예외기준 명시)

현행	개정안(예시)
<p>제8조의2 (전용주차구역의 설치기준) 제8조제1항에 따라 설치하는 전용주차구역의 수는 총주차대수의 100분의 5로 한다. 다만, 2022년 1월 28일 전에 건축허가를 받은 시설(이하 "기축시설"이라 한다) 중 다음 각 호의 자가 소유하고 관리하는 시설(이하 "공공기축시설"이라 한다)이 아닌 경우에는 총주차대수의 100분의 2를 전용주차구역으로 설치하여야 한다.</p> <p>1. 국가, 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업 2. 시행령 제18조의9제1항 각 호의 자</p>	<p>제8조의2 (전용주차구역의 설치기준) ①제8조제1항에 따라 설치하는 전용주차구역의 수는 총주차대수의 100분의 5로 한다. 다만, 2022년 1월 28일 전에 건축허가를 받은 시설(이하 "기축시설"이라 한다) 중 다음 각 호의 자가 소유하고 관리하는 시설(이하 "공공기축시설"이라 한다)이 아닌 경우에는 총주차대수의 100분의 2를 전용주차구역으로 설치하여야 한다.</p> <p>1. 국가, 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업 2. 시행령 제18조의9제1항 각 호의 자</p> <p>② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전용주차구역을 설치하지 않을 수 있다.</p> <p>1. 「도시 및 주거환경정비법」 제50조에 따른 사업시행계획인가를 받은 경우로서 인가받은 사업시행계획에 따라 해당 시설의 철거가 예정되어 있는 경우 2. 그 밖에 세대당 주차면수가 <math>N</math>면* 이하로 전용주차구역을 설치하는 것이 현저히 곤란한 공동주택의 경우</p>
<p>&lt;신 설&gt;</p>	<p>② ~ ④ (현행과 같음)</p>
<p>제10조(충전시설 설치수량) ① 제8조제1항 각 호의 시설에 설치하여야 하는 충전시설의 수는 해당 시설의 총주차대수의 100분의 5로 하고 기축시설의 경우에는 총주차대수의 100분의 2로 한다.</p> <p>② 제8조제1항제1호 및 제2호의 시설은 설치하여야 하는 충전시설 수의 100분의 5 이상을 급속충전시설로 설치하여야 한다. 다만, 기축시설은 제외한다.</p> <p>③ 제8조제1항제3호의 기축시설 외의 시설인 경우에는 설치하여야 하는 충전시설 수의 100분의 20 이상을 급속충전시설로 설치하여야 하며, 총주차대수가 100개 이상인 기축시설의 경우에는 급속충전시설 1기 이상을 설치하여야 한다. [전문개정 2022.4.21.]</p> <p>④ 제2항 및 제3항에도 불구하고 제8조제1항 각 호의 시설 중 총주차대수 50개 이상인 기축 외의 시설은 급속충전시설 1기 이상을 설치하여야 한다. &lt;신설 2022.4.21.&gt;</p>	<p>제10조(충전시설 설치수량) ① 제8조제1항 각 호의 시설에 설치하여야 하는 충전시설의 수는 해당 시설의 총주차대수의 100분의 5로 하고 기축시설의 경우에는 총주차대수의 100분의 2로 한다.</p> <p>② ~ ④ (현행과 같음)</p>
<p>&lt;신 설&gt;</p>	<p>⑤ 제1항에도 불구하고 제8조의2제2항에 따라 전용주차구역을 설치하지 않은 경우에는 환경친화적 자동차 충전시설을 설치하지 않을 수 있다.</p>

주: \* $N$ 은 정책목표와 대상시설 규모를 고려해 설정 가능함. 이 연구는 관련법령과 연계성을 고려하여  $N = 0.7$ 를 제한함.

이 보고서는 인천연구원이 수행한 연구보고서를 요약한 것입니다.  
자세한 내용은 인천연구원 홈페이지([www.ii.re.kr](http://www.ii.re.kr))에서 열람할 수 있습니다.