



제432회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 지급〉
■ 이정현의원 대표발의(의안번호 제2213860호)

2026. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 이정현의원 대표발의(제2213860호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 지급(안 제23조의2 신설 및 제54조 제4항)	3

□ 이정현의원 대표발의(의안번호 제2213860호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이정현의원 등 12인

2. 제 안 일 : 2025. 11. 03.

3. 회 부 일 : 2025. 11. 04.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 인공지능, 센서 등 자율주행 기술의 비약적인 발전으로 글로벌 자율주행자동차의 시대가 열리면서 국내에서도 자율주행 레벨2(부분 자율주행)·레벨3(조건부 자율주행) 단계를 넘어 레벨4(고도 자율주행)·레벨5(완전 자율주행)의 완전 자율주행 시대를 앞당기기 위하여 국내 기업들이 실증사업 수행 등 연구·개발에 매진하고 있음.

그런데, 완전 자율주행자동차(자율주행시스템만으로 운행할 수 있어 운전자가 없거나 운전자 또는 승객의 개입이 필요하지 아니한 자율주행자동차를 의미한다)의 전격 상용화까지는 막대한 투자 비용이 소요됨에도, 현행법상 완전 자율주행자동차 사업자(이하 “사업자”)에 대한 실질적 재정지원 및 투자 유인을 촉진할 수 있는 법적 근거 규정이 미비하여 사업자들의 자율주행 분야 진출 독려 및 관련 인프라 조성에 한계가 있다는 지적이 있음.

이에 완전 자율주행 기술의 상용화를 촉진하고 관련 산업 생태계를 활성화하기 위하여 사업자에게 보조금을 지급할 법적 근거를 마련하고, 그 보조금의 투명한 관리·감독 체계를 구축하여 교통사고 감소, 물류 혁신, 교통약자의 이동 편의 증진 등 국민 생활에 혁신적인 변화를 가져올 핵심 미래 산업인 자율주행자동차 사업을 지원 및 육성하고자 함(안 제23조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 지급(안 제23조의2 신설 및 제54조제4항)

개정안은 완전 자율주행자동차 관련 사업을 운영하는 자에게 보조금을 지급하고 보조금을 받은 자가 그 자금을 적정하게 사용하도록 관리·감독할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	제23조의2(완전 자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 지원 및 관리·감독) ① 국토교통부장관은 자율주행기술의 상용화를 촉진하고 국민의 이동 편의 증진에 기여하기 위하여 제2조제2항제2호에 따른 완전 자율주행자동차 관련 사업을 운영하는 자(이하 이 조에서 “사업자”라 한다)에게 다음 각 호의 보조금을 지급할 수 있다. 1. 완전 자율주행자동차 차량·부품 구매 및 개조에 소요되는 비용의 전부 또는 일부 2. 완전 자율주행자동차 운행에 따른 안전관리, 유지보수 등 사업 운영에 소요되는 비용의 전부 또는 일부

현행	개정안
	3. 자율주행 AI 학습센터 등 자율주행자동차 관련 인프라 구축에 소요되는 비용의 전부 또는 일부 ② 보조금 지급 대상자는 다음 각 호의 요건을 충족하여야 한다. 1. 제작·조립 또는 수입하려는 완전 자율주행자동차에 대하여 제40조 제1항에 따른 성능인증을 받을 것. 다만, 해당 완전 자율주행자동차에 대하여 자동차안전기준이 있는 경우에는 그 자동차안전기준을 충족할 것. 2. 운행하려는 완전 자율주행자동차에 대하여 제41조제1항에 따른 적합성 승인을 받을 것. 3. 보조금 지원 목적에 부합하는 완전 자율주행자동차의 운행 실적 또는 연구개발 실적을 제출할 것. ③ 제1항에 따른 보조금을 받은 자는 그 자금을 보조받은 목적이 아닌 용도로 사용하지 못한다. ④ 국토교통부장관은 제1항에 따라 보조금을 받은 자가 그 자금을 적정하게 사용하도록 관리·감독하여야 한다. ⑤ 보조금의 지급 기준·절차 및 관리·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ⑥ 국토교통부장관은 사업자가 거짓

현행	개정안
제54조(벌칙) ① ~ ③ (생략) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 2. (생략) <u><신설></u> ⑤ (생략)	이나 부정한 방법으로 보조금을 받은 경우 사업자에게 보조금을 반환할 것을 명하여야 하며, 그 사업자가 이에 따르지 아니하면 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 보조금을 회수할 수 있다. 제54조(벌칙) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ ----- ----- -----. 1. 2. (현행과 같음) 3. 거짓이나 부정한 방법으로 제23조의2의 보조금을 교부받은 자 ⑤ (현행과 같음)

가. 검토의견

현행법은 자율주행자동차를 부분 자율주행자동차와 완전 자율주행자동차로 구분하고 있고, ‘완전 자율주행자동차’는 자율주행시스템만으로 운행할 수 있어 운전자가 없거나 운전자 또는 승객의 개입이 필요하지 않은 자율주행자동차로 정의하고 있음¹⁾.

1) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

제2조(정의) ② 자율주행자동차의 종류는 다음 각 호와 같이 구분하되, 그 종류는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

1. 부분 자율주행자동차: 제한된 조건에서 자율주행시스템으로 운행할 수 있으나 작동한계상황 등 필요한 경우 운전자의 개입을 요구하는 자율주행자동차
2. 완전 자율주행자동차: 자율주행시스템만으로 운행할 수 있어 운전자가 없거나 운전자 또는

완전 자율주행자동차의 상용화를 위해서는 차량 제조뿐만 아니라 AI 학습에 필요한 방대한 주행데이터 수집·분석, 정밀도로지도 구축 등 복합적인 인프라가 필수적이어서 첨단 센서, 인공지능(AI) 시스템, 통신 인프라 등에 막대한 투자가 필요한 상황임.

현행법 제23조²⁾는 국토교통부장관이 자율주행자동차의 도입·확산과 자율주행 기반 교통물류체계 발전을 위하여 지방자치단체, 기관, 사업자 등에게 행정적·재정적·기술적 지원 또는 자금 융자 등을 할 수 있도록 규정하고 있으나, 완전 자율주행자동차 사업자에 대한 직접적이고 구체적인 보조금 지급 근거가 미비함.

참고로, 미국, 중국 등 주요 국가들은 자율주행자동차 산업 육성을 위해 규제 완화와 대규모 재정 지원을 적극 추진하고 있음.

특히, 중국의 경우 베이징, 광저우, 선전, 우한, 쑤저우 등의 도시에서 상업 운영 등의 분야에 보조금을 제공하고 있는데, 이러한 보조금은

승객의 개입이 필요하지 아니한 자율주행자동차

2) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

제23조(행정적·재정적 지원 등) 국토교통부장관은 자율주행자동차의 도입·확산과 자율주행 기반 교통물류체계의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 지방자치단체, 기관, 사업자단체 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.

1. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계에 관한 연구개발 사업
2. 자율주행자동차의 운행에 필요한 시설의 설치·운영 사업
3. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 산업의 육성에 필요한 사업
4. 그 밖에 자율주행 기반 교통물류체계 발전을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

프로젝트 발주, 기술 혁신, 상업 운영, 인재 보조금 등 다양한 형태로 지원되고 있음.³⁾

<중국 주요 도시의 자율주행 상업화 운영 보조금>

지역	보조금 및 보상정책
베이징	- 자율주행 시연을 장려하고 단일 프로젝트 실제 투자 금액의 30%에 대해 최대 300만 위안(한화 약 5억 7천만원)의 자금 보상 제공
선전	- 차량의 스마트 무인 기술을 혁신하는 프로젝트에는 운영 결과에 따라 최대 500만 위안(한화 약 9억 6천만원)을 지원 - 기업이 독자적으로 개발하고 공개적으로 발표한 AI 모델에 대해 10개 이상의 응용 사례가 있고 계약 금액이 2,000만 위안(한화 약 38억 5천만원)을 초과하는 경우, 일회성으로 100만 위안(한화 약 1억 9천만원)의 보상을 제공
우한	- 도로 테스트를 신청한 기업에게는 차량 테스트 번호판 신청에 대한 검사비와 수수료 30%를 보조하며, 단일 기업은 매년 최대 2백만 위안(한화 약 3억 8천만 원)을 지원 - 기업의 자율주행 비즈니스 모델 프로젝트에 대해 투자액의 30%를 보상하며, 단일 기업은 최대 1,000만 위안(한화 약 19억원) 수령 가능
쑤저우	- 쑤저우에 정착하고 시범 응용에 참여하는 스마트 기업은 차량당 30%의 구매 및 개조 보조금을 지급하며, 단일 기업은 연간 최대 300만 위안(한화 약 5억 7천만원)까지 총 3년간 지원

자료: 「속도 내는 중국의 자율주행기술, 응용과 전망」, 2025. 6.

우리나라의 자율주행자동차에 대한 지원은 2026년 기준으로 자율주행자동차 상용화(60억원), 충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(25억원), AI 모빌리티 시범도시(610억원)에 관련 예산이 편성되어 있으나, 자율주행자동차 실증 및 데이터 수집을 위한 차량 구매·개조 비용 등이 대부분임.

3) 대한무역투자진흥공사(KOTRA), 「속도 내는 중국의 자율주행기술, 응용과 전망」, 2025.6.(재인용)

<자율주행자동차 지원 관련 예산 현황>

(단위: 백만원)

세부사업	내역사업	구분	사업내용	2025년	2026년
자율자동차 상용화	자율주행 시범운행 지구 서비스 지원사업	지자체 보조	국내 자율주행 산업이 경쟁력을 갖추고, 국민이 자율주행 기술의 편리함을 체감할 수 있도록 시범운행지구 내 자율주행 서비스를 운영하는 지자체에게 자율주행 서비스 운영비 지원	국비: 2,000 지방비: 2,000	국비: 3,000 지방비: 3,000
충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업	충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업	지자체 보조	세종·충북·대전을 연결하는 초광역 자율주행 상용화 지구를 기반으로 국내 최초 운전자의 개입이 불필요한 수준의 자율주행 대중교통 서비스로의 전환을 촉진하기 위한 고도화 사업 추진	-	국비: 1,530 지방비: 1,020
AI 모빌리티 시범도시 조성	자율주행 실증도시	출연	자율주행차 대규모 실증을 위한 차량 구매·개조, 데이터 수집·가공, 관제시스템 구축·운영 등 지원	-	국비: 61,040

자료: 국토교통부

개정안은 사업자에게 보조금을 지급하고 그 보조금의 투명한 관리·감독 근거를 마련함으로써 자율주행자동차 산업생태계를 활성화하고 상용화를 촉진하려는 취지를 고려했을 때 필요성이 인정된다고 할 수 있음.

다만, 개정안은 다음 사항에 대한 보완이 필요할 것으로 보임.

1) 벌칙의 적정성 등 검토

개정안 제54조제4항제3호는 거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 교부받은 자에 대하여 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으나, 동일한 행위에 대하여 「보조금 관리에 관한 법률」 제40조⁴⁾에서 10년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금을 규정하고

있어 법정형에 있어 현저한 차이가 발생함.

이러한 법정형의 불균형은 보조금 부정수급에 대한 엄격한 제재라는 보조금 관리 법제의 일관된 원칙에 부합하지 않으며, 완전 자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 부정수급 행위를 상대적으로 경미하게 처벌함으로써 형평성 문제가 있고 제재의 실효성이 떨어질 우려가 있음.

따라서 개정안의 법정형을 「보조금 관리에 관한 법률」과 보조금 부정수급 행위의 중대성을 고려하여 적절한 수준으로 조정할 필요가 있음.

또한, 개정안 제23조의2제3항은 보조금의 목적 외 사용 금지를 규정하고 있으나 이를 위반한 경우에 대한 벌칙 규정이 부재하므로, 「보조금 관리에 관한 법률」⁵⁾ 등을 참고하여 적절한 수준의 벌칙을 규정할 필요가 있음.

4) 「보조금 관리에 관한 법률」

제40조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 10년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

1. 거짓 신청이나 그 밖의 부정한 방법으로 보조금이나 간접보조금을 교부받거나 지급받은 자 또는 그 사실을 알면서 보조금이나 간접보조금을 교부하거나 지급한 자
2. 제26조의6제1항제1호를 위반한 자

5) 「보조금 관리에 관한 법률」

제41조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제22조를 위반하여 보조금이나 간접보조금을 다른 용도에 사용한 자
2. 제26조의6제1항제2호부터 제4호까지를 위반한 자
3. 제35조제3항을 위반하여 중앙관서의 장의 승인 없이 중요재산에 대하여 금지된 행위를 한 자

2) 보조금 지급 요건 완화

개정안은 보조금 지급요건으로 성능인증(제40조제1항6), 적합성 승인(제41조제1항7), 운행 또는 연구개발 실적 제출 세 가지 요건을 모두 충족하도록 하고 있음.

하지만 현재 성능인증을 받거나 적합성 승인을 받은 업체가 없는 상태이고, 보조금 지급 대상이 ‘자율주행자동차 개발·제작 관련 기술 보유 업체’, ‘자율주행차를 활용하여 여객·운송서비스를 제공하고자 하는 여객·화물운송사업자’ 또는 ‘자율주행자동차 실증운행 중인 업체’로 각각 달라 요건을 모두 충족하기가 어려울 것으로 보임.

따라서 보조금 지급 대상자가 세 가지 요건 중 한가지 요건만 충족하여도 보조금을 지급받을 수 있게 하는 등 보조금 지급 대상의 요건을 완화할 필요가 있을 것임.

6) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

제40조(자율주행자동차의 성능인증) ① 국토교통부장관은 「자동차관리법」 제30조제2항에 따라 등록한 자(이하 "자동차제작자등"이라 한다)가 제작·조립 또는 수입하려는 자율주행자동차의 구조와 장치에 관한 형상, 규격 및 성능 등(이하 "형식"이라 한다)에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에는 해당 자율주행자동차에 대하여 안전성 등 성능을 인증(이하 "성능인증"이라 한다)할 수 있다.

7) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

제41조(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ① 성능인증을 받은 자율주행자동차를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 대통령령으로 정하는 자가 운행하려면 해당 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지에 대하여 국토교통부장관의 승인(이하 "적합성 승인"이라 한다)을 받아 「자동차관리법」 제5조 및 제8조에 따라 등록하여야 한다.

1. 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 공공기관
2. 여객자동차 운송사업자(「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자를 말한다)
3. 화물자동차 운송사업자(「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자를 말한다)

이에 대해 국토교통부는 보조금 지급요건으로 규정하고 있는 3개 요건의 대상이 각각 달라 모두 만족하기가 어려우므로 하나의 요건에만 해당되어도 지원받을 수 있도록 해야 한다는 입장임.

<보조금 지급 요건에 따른 대상업체>

요건	대상 업체
① 자율주행차 성능인증 또는 완전자율주행차 자기인증을 받을 것	· 상용 자율주행차 개발 및 제작 후 개인·기업에게 판매 가능한 수준의 기술력 보유 업체 * 현재기준 해당되는 업체 없음
② 자율주행차 적합성 승인을 받을 것	· 성능인증 받은 자율주행차를 구매한 후 자율주행차를 활용하여 여객·운송서비스를 제공하고자 하는 공공기관 및 여객·화물운송사업자 * 현재기준 해당하는 업체 없음
③ 보조금 지원 목적에 부합하는 운행·연구개발 실적을 제출할 것	· 자율주행차 제작을 위해 연구개발 중이거나 임시운행허가를 받아 자율주행차 실증운행 중인 업체 * 현재기준 68개 기관이 자율주행차 임시운행허가 실적 보유

자료: 국토교통부

3) 「보조금 관리에 관한 법률」과의 관계 명확화

개정안은 완전 자율주행자동차 사업자에 대한 보조금 지급, 관리·감독, 환수 등에 관한 독자적인 규정을 두고 있으나, 국가의 보조금 예산 및 관리에 관한 기본법인 「보조금 관리에 관한 법률」과의 관계를 명시하지 않아 법적용의 혼란이 발생할 우려가 있음.

「보조금 관리에 관한 법률」 제3조제1항⁸⁾은 “보조금 예산의 편성·

8) 「보조금 관리에 관한 법률」

제3조(다른 법률과의 관계 등) ① 보조금 예산의 편성·집행 등 그 관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

집행 등 그 관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다”고 규정하여 개별 법률의 특별 규정을 인정하고 있으나, 개정안 제23조의2제6항은 “거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 받은 경우”에만 반환 근거를 두고 있어 「보조금 관리에 관한 법률」 제31조⁹⁾에서 규정하고 있는 다른 반환사유(용도 외 사용 등)의 적용 여부가 불명확할 수 있음.

이에 해석상의 혼란을 방지하기 위해 개정안과 「보조금 관리에 관한 법률」과의 관계를 명확히 할 필요가 있음.

나. 관계 부처 의견

1) 국토교통부

자율주행자동차 산업경쟁력 제고를 위해 정부의 전방위적 지원이 필수적인 상황으로 자율주행자동차 연구·개발을 위한 업계 보조금 지급

9) 「보조금 관리에 관한 법률」

제30조(법령 위반 등에 따른 교부 결정의 취소) ① 중앙관서의 장은 보조사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부 결정의 전부 또는 일부를 취소할 수 있다.

1. 보조금을 다른 용도에 사용한 경우
2. 법령, 보조금 교부 결정의 내용 또는 법령에 따른 중앙관서의 장의 처분을 위반한 경우
3. 거짓 신청이나 그 밖의 부정한 방법으로 보조금을 교부받은 경우

② 중앙관서의 장은 간접보조사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조사업자에 대하여 그 간접보조금에 관련된 보조금 교부 결정의 전부 또는 일부를 취소할 수 있다.

1. 간접보조금을 다른 용도에 사용한 경우
2. 법령을 위반한 경우
3. 거짓 신청이나 그 밖의 부정한 방법으로 간접보조금을 교부받은 경우

③ 제1항과 제2항에 따라 교부 결정을 취소한 경우에는 제19조를 준용한다.

제31조(보조금의 반환) ① 중앙관서의 장은 보조금의 교부 결정을 취소한 경우에 그 취소된 부분의 보조사업에 대하여 이미 보조금이 교부되었을 때에는 기한을 정하여 그 취소한 부분에 해당하는 보조금과 이로 인하여 발생한 이자의 반환을 명하여야 한다.

필요성에 동의

다만, 보조금 지급조건으로 규정하고 있는 3개 조건의 대상이 각각 달라 모두 만족하기에 어려우므로, 조건에 하나만 해당되어도 지원받을 수 있도록 수정 필요

2) 기획재정부

미국·중국의 경우, 정부는 규제 완화 등 제도개선만 지원하고 자율주행 차량 기술개발·생산·운영 등은 민간자본으로 수행

자율주행 기술의 국가 경쟁력 확보를 위한 연구, 기술 고도화 등에 대한 국비 지원 필요성은 인정되나, 자율주행자동차 생산·운영·유지보수 비용 등은 수익자 부담원칙에 따라 차량판매를 통해 수익을 얻는 생산·판매·운영 업체가 부담하는 것이 바람직

* 현대차와 같은 대기업에 대한 보조금 지원 결과 초래 → 사회적 비판 우려

문 의 처
02)6788-5575

〔 대기환경보전법 〕

제58조(저공해자동차의 운행 등) ① ~ ② (생략)

③ 국가나 지방자치단체는 저공해자동차 및 저공해건설기계의 보급, 배출가스저감장치의 부착 또는 교체와 저공해엔진으로의 개조 또는 교체를 촉진하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에 대하여 예산의 범위에서 필요한 자금을 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 저공해자동차 또는 저공해건설기계를 구입하는 자. 이 경우 제58조의2제1항에 따른 자동차판매자로부터의 구매 여부, 저공해자동차 또는 저공해건설기계 판매가격 등 기후에너지환경부령으로 정하는 기준에 따라 자금의 보조 및 융자를 차등적으로 할 수 있다.
- 1의2. 저공해자동차 또는 저공해건설기계로 개조하는 자
2. 저공해자동차 또는 저공해건설기계에 연료를 공급하기 위한 시설 중 다음 각 목의 시설을 설치하는 자
 - 가. 천연가스를 연료로 사용하는 자동차 또는 건설기계에 천연가스를 공급하기 위한 시설로서 기후에너지환경부장관이 정하는 시설
 - 나. 전기를 연료로 사용하는 자동차 또는 건설기계(이하 “전기자동차등”이라 한다)에 전기를 충전하기 위한 시설로서 기후에너지환경부장관이 정하는 시설
 - 다. 수소가스를 연료로 사용하는 자동차(이하 “수소전기자동차”라 한다) 또는 건설기계에 수소가스를 충전하기 위한 시설로서 기후에너지환경부장관이 정하는 시설(이하 “수소연료공급시설”이라 한다)
 - 라. 그 밖에 태양광 등 기후에너지환경부장관이 정하는 저공해자동차 및 저공해건설기계 연료공급시설
3. 제1항 또는 제2항에 따라 자동차 및 건설기계에 배출가스저감장치를 부착 또는 교체하거나 자동차 및 건설기계의 엔진을 저공해엔진으로 개조 또는 교체하는 자
4. 제1항에 따라 자동차 및 건설기계의 배출가스 관련 부품을 교체하는 자
5. 제1항에 따른 권고에 따라 자동차 또는 건설기계를 조기에 폐차하는 자
6. 그 밖에 배출가스가 매우 적게 배출되는 것으로서 기후에너지환경부장관이 정하여 고시하는 자동차 또는 건설기계를 구입하는 자