

March 19, 2020

Legal Update

2020년 자동차 환경 관련 정책, 이렇게 바뀐다.

미세먼지, 기후 변화 등에 따라 제작 및 운행 자동차에 대한 환경 관련 규제는 점차 강화되어 가는 추세에 있습니다. 이에 따라 정부는 전기 수소차 등 미래차 보급을 가속화하고, 노후경유차 조기폐차, 수도권 지역 배출가스 5등급 차량 운행제한 등의 정책을 적극적으로 펼쳐나가고 있습니다. 이러한 기조에서 정부는 2020년 누적 전기차 19만 2천대, 수소차 1만 5천대를 보급하여 미래차 20만대 시대를 개막하고, 미세먼지 배출이 많은 노후 경유차를 2018년 대비 100만대 이상 줄이며, 차기 환경규제 도입으로 탈내연기관차 기반을 마련할 계획에 있습니다. 본 뉴스레터에서는 올해 새로 도입되거나 변경되는 자동차 관련 정부 주요 정책을 살펴보겠습니다.

1. 친환경차 보급 확대로 미래차 20만대 시대 개막

(1) 미래차 보조금 지원체계 전환, 인프라 확충 등 수요 증진

- **(미래차 현황)** 2019년 말까지 미래차는 총 113,051대가 보급되었으며, 올해 전기차 84,150대, 수소차 10,280대 등 총 94,330대가 보급될 예정으로 연말 미래차 20만대 시대의 개막이 다가오고 있음
- **(보조금 산정체계 변화 및 확대)** 전기차 성능 향상 유도를 위해 배터리 용량이 아닌 연비와 주행거리를

중심으로 보조금이 지급되도록 산정체계가 변화되어 차량 성능과 환경개선 효과에 따라 보조금 차등폭이 확대될 예정이며, 올해 전기 수소차 구매보조금 지원대수도 지난해보다 57% 증가한 9.4만대로 확대되고, 지원예산도 1조 1,497억원으로 증액되었음

- **(전기화물차 보급)** 포터 II EV, 봉고III EV 등 완성형 전기화물차가 출시되며, 미세먼지 개선 효과가 높은 전기화물차가 집중 보급될 계획임
- **(인프라 시설 확충)** 전기차 충전기 9,500기(급속 1,500기, 완속 8,000기), 수소충전소 40개소(일반 27개소, 버스 13개소)가 설치될 예정임

(2) 저공해차 보급목표제 강화 등 공급 증진

- **(저공해차 보급목표제 현황)** 수도권 지역에 한정하여 최근 3년간 평균 판매량 3천대를 기준으로 적용되었던 제도이나, 작년 4월 개정된 대기환경보전법에 따라 올해부터 전국 단위로 시행되고 있음

※ 저공해차 보급목표제: 자동차판매사가 연평균 전체 자동차 판매량의 일부를 저공해자동차로 판매하도록 의무를 부과하는 제도

- **(저공해차 보급목표제 강화)** 전국 단위 시행에 따라 적용 대상 등을 정한 하위법령도 2020. 4. 3. 공표 예정이며, 현재 발표된 행정예고안에 따르면 2020년 보급 목표는 17%로, 작년 12%에 비해 5%포인트 상승되었으며 관계기관 협의 후 확정하여 고시될 예정임. 제도 실효성 제고를 위해 목표 미달성에 따른 과징금 등 제재를 규정하는 관련 법 개정도 논의 중에 있어 저공해차에 대한 생산 및 판매 규제 강화에 대비할 필요성이 있음

2. 운행차 배출가스 관리 강화

(1) 노후 경유차 및 노후 건설기계 축소

- **(노후 경유차 조기폐차 제도)** 노후 경유차 조기폐차 시 70%의 보조금만 먼저 지급하고, 이후 경유차를 제외한 신차 구매 시 30%의 보조금을 추가 지급하는 제도가 도입되고, 대형 SUV 조기폐차 보조금도 최대 165만원에서 300만원으로 인상하여 노후 경유차를 2018년 대비 100만대 이상 줄이고자 노력중임
- **(노후 건설기계 사용 제한)** 대기환경보전법 시행규칙 개정으로 올해부터 수도권에서 총 공사금액이 100억원 이상인 관급공사장에서는 덤프트럭, 콘크리트펌프트럭, 콘크리트믹서트럭, 지게차, 굴착기

등 노후 건설기계 사용이 제한되며, 환경부 수도권대기환경청은 노후 건설기계 저공해 조치에 필요한 비용을 지원할 예정임

(2) 운행차 배출가스 검사 강화

- **(운행경유차 질소산화물 검사)** 2017년 미세먼지 종합대책의 하나로 추진된 운행경유차 질소산화물 (NOx) 정밀검사제에 따라, 2018. 1. 1. 이후 제작된 중 소형 경유차를 수도권에 등록한 소유자가 2021. 1. 1.부터 자동차 종합검사를 받을 때 매연검사에 더해 질소산화물 검사도 받아야 함. 제작차 인증단계에서의 검사와 달리 운행차 단계에서의 질소산화물 검사제도는 세계적으로 전무한 상황이므로, 제도 시행에 따른 변화에 대한 만반의 준비가 필요함
- **(이륜가스 배출가스 검사)** 이륜자동차 배출가스 검사 기반 확충을 위해 지정정비사업자를 2019년 37개에서 2023년까지 112개 사업자로 늘릴 예정이며, 이륜차 검사 전담인력 교육도 확대될 예정임

3. 제작차 배출가스 기준 강화

(1) 실도로 배출허용기준 강화

- **(중 소형 경유차 실도로 질소산화물 배출허용기준 강화)** 실도로 배출허용기준은 대기환경보전법 시행규칙 개정에 따라 1.43배인 0.114g/km로 더욱 강화됨

※ 당초 2017. 9. 실도로 배출허용기준은 실내 인증모드 배출 허용기준(0.08g/km)의 2.1배 수준

- **(대형 초대형 가스차의 실도로 탄화수소 배출허용기준 강화)** 대형 초대형 가스차(총중량 3.5톤 이상)의 실도로 탄화수소 배출허용기준 역시 2021. 1.부터 기존 0.96g/kWh에서 0.75g/kWh로 강화되어 유럽연합과 동등한 수준으로 규제될 예정임

(2) 2021~2030 온실가스 배출허용기준 개정 추진

- **(온실가스 배출허용기준 현황)** 저탄소 녹색성장 기본법에 따른 현행 '자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시'에 규정된 10인승 이하의 승용 승합차 온실가스 배출허용기준은 97g/km
- **(2021~2030 배출허용기준 개정 추진)** 2021년부터 2030년까지 적용될 차기 온실가스 기준을 설정하기 위해 2030년까지 연차별로 강화되는 기준설정 고시 개정안이 마련되었으며, 관련 기관의

의견이 반영되어 2019년 당초 계획한 것보다는 다소 완화된 온실가스 배출허용기준이 검토되고 있음

(2021~2030 배출허용기준 예상) 차기 기준은 온실가스 허용기준이 해마다 점차 강화되는 반면, 전기 수소차에 대한 인센티브(슈퍼크레딧)는 점차 줄어들고, 과징금 액수는 상향될 것으로 보여 기준 준수를 위한 중 장기적 계획의 수립은 필수적임. 아직 온실가스 관리 대상에서 제외되어 있는 중 대형차에 대하여도 온실가스 제도 도입을 위한 산정방법 등을 연구 중에 있어 정책 동향에 주의를 기울일 필요성이 있음

(3) 브레이크 타이어 마모 등 비(非)배출가스 유래 미세먼지 관리

- **(비배출가스 유래 미세먼지 표준화)** 비배출가스 유래 미세먼지에 대한 관리를 위해 국제기구를 중심으로 마모먼지 측정법의 표준화 논의가 진행중에 있으며, 국내 배출계수 개발 및 국가배출량 통계에 반영하기 위한 노력 중에 있음
- **(저마모 저탄소 타이어 개발 연구)** 환경부 산하 친환경자동차사업단은 2016년부터 ‘저마모 저탄소 타이어 개발 연구’를 시작하여 2021년까지 미세먼지 저감을 위한 친환경타이어 개발을 위한 연구를 수행할 계획임
- **(비배출가스 유래 미세먼지 관심 필요)** 추후 저공해차 보급이 일반화된다면, 배출가스 유래 미세먼지가 감소하면서 비배출가스 유래 미세먼지의 비중이 상대적으로 높아질 수 있음. 이에 따라 환경 정책당국의 비배출가스에 대한 관심도 높아질 것이므로 타이어, 브레이크 마모 등 미세먼지 규제 정책에도 관심을 기울이고 기술 개발의 노력을 계속하여야 할 것임

“2020년 자동차 환경 관련 정책은 경유차 등 미세먼지 배출량이 많은 차량을 줄이고 전기 수소차 등 미래차 보급을 위한 정책에 방점이 있어, 정책 기조에 부합하는 장기적 전략이 요구됩니다. 이와 함께 운행차 및 제작차에 대한 배출가스 관리, 기준이 강화되고 있고, 새로운 규제의 도입이 예정되어 있어 자동차 제작자로서는 강화된 규제 및 새로운 제도에 대한 긴밀한 대응이 필요한 시점입니다.”

법무법인 세종의 **자동차·모빌리티팀**은 최근 급격하게 변화하고 있는 자동차 시장에서 신기술을 활용한 자동차의 출시를 비롯하여 전통적인 자동차 관련 규제 등 종합적이고 전문적인 규제대응, 정책 및 법률 자문을 제공하고 있습니다. 구체적으로 △배출가스 등 **환경 규제** △안전기준 위반, 리콜 등 **안전 규제** △전파 인증, 관세 등 **규제** △자동차, 전동킥보드 등 **모빌리티 공유 관련 규제** △자동차 환경 규제 및 안전규제 관련 행정, 형사 소송 △자동차 결함 관련 각종 **민사소송** △담합 등 **공정위 조사 관련 대응** △하도급, 광고 등 관련 자문 △**내부 컴플라이언스 시스템 자문** △자율주행 기술 관련 **라이선스 계약 및 지적재산권 침해** 관련 자문 △**자율주행** 차량 수입 관련 자문 등을 제공하고 있으며 보다 전문적인 내용이나 궁금하신 사항이 있으면 언제든지 연락 주시기 바랍니다.

Contacts



이용우
파트너변호사

☎ 02-316-4007

✉ ywlee@shinkim.com



류재욱
파트너변호사

☎ 02-316-1635

✉ jwryu@shinkim.com



백규석
고문

☎ 02-316-4207

✉ gsbaek@shinkim.com

SHIN & KIM

법무법인(유)세종

법무법인 세종 뉴스레터의 게재된 내용 및 의견은 일반적인 정보 제공 목적으로 발행된 것이며, 어떤 구체적 사안에 대한 법률적 의견을 드리는 것이 아님을 밝힙니다.

The content and opinions expressed within Shin & Kim's newsletter are provided for general informational purposes only and should not be considered as rendering of legal advice for any specific matter.