

---

# ‘대기환경보전법개정법률(안)’에 대한 업계 의견

---

2005. 5

## 1. 건의 배경

- 환경부는 최근 사회문제가 되고 있는 불법연료 및 첨가제의 대량 유통에 따른 대기환경 악화를 방지하고 부품결함으로 인한 자동차 배출가스를 줄이고자 대기환경보전법중개정법률(안)을 입법 예고 (환경부 공고 제2005-98호)
- 개정법률(안)은 수송용 연료 및 첨가제에 대한 등록제와 배출가스부품 결함보고 및 시정제도, 중장기 대기환경정책수립 근거 등을 포함하고 있음.
- 불법연료 및 첨가제의 체계적인 관리를 도모하고 자동차, 선박 등 수송수단에서 배출되는 대기오염을 광역적으로 관리하고자 하는 개정법률안의 취지에 공감함.
- 그러나 온실가스를 일반 대기오염물질과 함께 취급하여 동시에 규제하는 것은 향후 논란의 소지가 될 수 있음.
- 현재 문제가 되는 것은 지구온난화가 급격히 진행됨으로써 인간이 적응하지 못하는 여러 기후변화 현상이 일어나는 것임.
- 전체 온실가스 배출량의 약 80%를 차지하는 이산화탄소가 대기오염물질로 취급된다면 이산화탄소를 발생시키는 인간을 포함한 모든 생물(동물, 식물 포함)이 대기오염물질 발생원이 되는 모순이 발생함.
- 기후변화협약 관련 온실가스 문제는 국가 경제에 지대한 영향을 미치므로 충분한 기간 동안 과학적이고 체계적인 방법론에 따라 관련 부처와 이해관계자 간의 협의를 거친 후 결정하는 것이 바람직함.
- 아직 국제의무가 결정되지 않은 상황에서 너무 앞서가는 결정은 자칫 국제협상에서 불리한 환경을 조성할 우려가 있음.

- 이미 국무총리를 위원장으로 하는 기후변화협약대책위원회가 활동 중이고 산업자원부에서는 에너지·산업대책반을 통해 업종별 대응 방안을 모색 중에 있음.
- 특히 현재 에너지이용합리화법개정법률(안)을 통해 산업계의 온실가스 저감 대책과 관련 기술개발 방안이 논의 중인 상황에서 환경부의 대기환경보전법에 온실가스 규제조항이 포함된다면 대책 수립 및 이행 과정에서 중복에 따른 혼선이 빚어질 수 있고 업계의 부담이 가중될 것임.
- 온실가스 인벤토리 구축 및 자발적인 온실가스 저감 촉진방안 등 인프라 구축과 업계의 참여 활성화 방안이 먼저 수립될 필요가 있으며 이 또한 정부 내 관련 부처간에 협의를 거쳐 중복 규제가 되지 않도록 해야 할 것임.
- 아울러 자동차 제작자에 대한 제34조의2 배출가스 관련 부품의 일반 보증수리 사항 보고 의무화와 제37조의7 배출액의 100분의 3의 과징금 상한 신설 등은 현재 우리 경제의 중추 역할을 하고 있는 자동차산업에 큰 부담으로 작용할 수 있음.
- 이에 본 회의소에서는 대기환경보전법개정법률(안)에 대한 건의문을 작성하여 제출함.

## 2. 법률개정(안)에 대한 건의 내용

### □ 법률개정(안) 제7조의5 제1항, 제8조의2, 제27조

#### ○ 개정안 내용

- 제7조의5 제1항 : 환경부장관은 대기오염물질 저감과 온실가스 감축 등을 통한 대기환경개선을 위하여 대기보전종합대책을 10년마다 수립하고 이를 시행하여야 한다.
- 제8조의2 : 대기오염물질 등 배출원 및 배출량 조사
- 제27조 : 환경부장관 또는 시도지사는 연료의 사용으로 인한 대기오염 및 지구온난화를 방지하기 위하여 관계중앙행정기관의 장과 협의하여 연료의 제조, 판매 또는 사용을 금지 또는 제한하거나 필요한 조치를 명할 수 있다.

#### ○ 문제점

- 기후변화협약에 대한 국가정책의 경우 국무총리실 주관하에 진행되고 있으므로 환경부가 단독으로 관련 법규를 추가 입법, 집행할 경우 국정 운영에 혼란을 일으킬 수 있음.
- 산업계에서도 산업자원부 주관하에 업종별로 기후변화협약 대책반을 구성하여 운영하고 있음. 특히 에너지이용합리화법개정법률(안)을 통해 온실가스 통계구축 등 산업계 온실가스 감축 관련 법적 기반을 마련중인 상황임.
- 의무감축 여부와 참여 방식 등이 결정되지 않은 상황에서는 직접적인 관리나 규제 조항보다 온실가스 통계 구축, 자발적 감축 지원방안 등 인프라 구축과 자발적 참여 활성화 정책이 우선되어야 함.

#### ○ 건의

- 산업계에 적용되는 온실가스 감축 관련 조항 삭제

제7조의5 제1항 : 환경부장관은 대기오염물질 저감을 통한 대기환경개선

을 위하여 대기보전종합대책을 10년마다 수립하고 이를 시행하여야 한다.

. 제2항의 2, 4, 5, 6, 7조항 삭제

제8조의2 : 대기오염물질 배출원 및 배출량 조사

제27조 : 환경부장관 또는 시도지사는 연료의 사용으로 인한 대기오염을 방지하기 위하여 관계중앙행정기관의 장과 협의하여 연료의 제조, 판매 또는 사용을 금지 또는 제한하거나 필요한 조치를 명할 수 있다.

#### □ 법률개정(안) 제34조의2 제1항

##### ○ 개정안 내용

- 제34조의2 제1항 : 자동차제작자는 환경부령으로 정하는 제작차의 배출가스관련부품에 대하여 보증기간 동안 보증수리를 실시한 경우 환경부령이 정하는 바에 따라 보증수리실적, 부품결함현황, 배출가스영향 등을 환경부장관에게 보고하여야 한다.

##### ○ 문제점

- 배출가스 관련 부품에 대한 정비업자의 인식부족으로 무분별한 정비, 비순정품 사용 그리고 엔진튜닝 등과 같은 다양한 문제상황이 생길 수 있음.
- 따라서 보증기간 동안의 모든 보증수리 사항을 보고하기 보다는 보고해야 할 보증수리 항목을 별도로 선정하여 특별히 관리해야 할 중대한 결함의 경우만 보고하도록 하는 것이 실효성 있는 방안임.

##### ○ 건의

- 보증기간 동안의 보증수리 실적 등의 보고조항 수정

제34조의2 제1항 : 자동차제작자는 환경부령으로 정하는 제작차의 배출가스관련부품에 대하여 제품의 중대한 결함으로 인해 보증수리를 실시한 경우 환경부령이 정하는 바에 따라 보증수리실적, 부품결함현황, 배출가스영향 등을 환경부장관에게 보고하여야 한다.

## □ 법률개정(안) 제37조의7 제3항

### ○ 개정안 내용

- 제37조의7 제3항 : 규정을 위반한 자동차제작자의 과징금 금액은 대통령령이 정하는 바에 따라 산출한 매출액의 100분의 3을 초과하지 아니하는 범위내로 한다.

### ○ 문제점

- 자동차제작사의 경우 매출액 규모가 커서 과징금 상한을 100분의 3으로 할 경우 과징금 규모가 매우 커짐.
- 타법령(자동차관리법 제74조 제2항)의 과징금 부과와 형평성을 위하여 1000분의 1로 조정 요망

### ○ 건의

- 과징금 상한 규정조항 수정

제37조의7 제3항 : 규정을 위반한 자동차제작자의 과징금 금액은 대통령령이 정하는 바에 따라 산출한 매출액의 1000분의 1을 초과하지 아니하는 범위 내로 한다.