

지구기후변화 방지를 위한 유럽연합(EU) “신규 승용차 이산화탄소 배출 감축 규칙”에 대한 고찰*

박 명 섭**
한 낙 현***
김 상 만****

-
- I. 서 론
 - II. 입법 배경 및 목적
 - III. 규칙의 주요 내용
 - IV. 결론 및 시사점
-

주제어 : 유럽연합(EU), 기후변화, 이산화탄소(CO₂) 배출, 온실가스(GHG), 유엔기후변화협약(UNFCCC), 유럽연합(EU), 신규 승용차 이산화탄소 배출 감축 규칙(Regulation (EC) No 443/2009), 영향평가

* 이 논문 또는 저서는 2013년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2013S1A3A2055150).

** 성균관대학교 교수(주저자)

*** 경남대학교 교수(공동저자)

**** 덕성여자대학교 조교수(교신저자)

I. 서론

지구온난화 및 지구기후변화는 인류가 직면하고 있는 가장 큰 환경위험 중의 하나인데, 지구온난화의 주된 요인은 이산화탄소와 같은 온실가스의 증가로 보고 있다.¹⁾ 온실가스 배출을 감축하고 환경생태계를 보호하기 위하여²⁾ 국제연합(UN)에서는 1992년 5월 9일에 “유엔기후변화협약(The United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC)”³⁾을 채택하였다. 그리고 1997년 유엔기후변화협약의 실효성을 확보하기 위하여 교토의정서(Kyoto Protocol)⁴⁾를 채택하였는데, 교토의정서에서는 부속서(Annex)에 등록된 국가들로 하여금 탄소배출량을 일정수준 이하로 삭감하도록 규정하고 있다(제2조 및 제3조). 지구온난화를 해결하기 위한 방법으로 교토의정서가 발효되었으며⁵⁾, 교토의정서의 발효와 함께 거래되기 시작한 탄소시장은 성장하고 있다.⁶⁾

유럽연합(EU)은 지구기후변화 및 환경오염 방지를 위하여 가장 적극적인 노력을 기울이고 있다. 유럽연합 내에서 온실가스의 주요인인 이산화탄소 배출의 약 12%는 자동차로부터 발생하는 바⁷⁾, 이산화탄소 배출 감축을 통한 지구기후변화를 방지하기 위하여 2007년 12월 유럽위원회(European Commission)는

-
- 1) 김은정, “탄소배출권거래제 도입에 따른 녹색금융활성화 방안에 관한 연구(자본시장법을 중심으로)”, 선진상사법률연구, 통권 제60호, 법무부, 2012, p. 72 ; Tracy Epps · Andrew Green, Reconciling Trade and Climate : How the WTO Can Help Address Climate Change, Edward Elgar Publishing Inc., 2010, p. 4.
 - 2) 유엔기후변화협약 제2조.
 - 3) 유엔기후변화협약은 1994년 3월 21일에 발효되었으며, 현재 194개국이 가입하였다(우리나라는 1992.6.13. 서명하였고, 1994.3.21. 발효되었다).
 - 4) 교토의정서는 유엔기후변화협약에서 목표로하는 온실효과가스 감축을 수치로 정한 것을 규명한 법적문서이다(오오구시 타쿠야(박명섭 · 홍란주 · 김은주 편역), 탄소배출권 거래와 시장, 아카데미프레스, 2011, p. 13).
 - 5) 안건형, “탄소배출권 거래 분쟁과 중재를 통한 분쟁해결”, 콘텐츠재산연구, 창간호, 차세대 콘텐츠재산학회, 2010, p. 139.
 - 6) 손우식 · 박명섭, “탄소시장과 탄소펀드 개발에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제46권, 2010, p. 266.
 - 7) European Commission(2014), “Reducing CO2 emissions from passenger cars.” ([http:// ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm).)

“신규 승용차 이산화탄소 배출 감축 규칙”의 입법안을 제안하였다. 그리고 동 입법안으로 인한 규제를 최소화하고 혜택을 극대화하기 위하여 다양한 정책대안 별로 영향평가를 실시하고 영향평가보고서를 유럽의회(European Parliament) 및 유럽연합이사회(Council of the European Union)에 제출하였다. 그 결과 2009년 4월에 “신규 승용차의 이산화탄소 배출 감축 규칙”이 제정되었으며,⁸⁾ 동 규칙에 의해 2012년부터는 각 제조사들은 동 규칙에서 정한 “특정 배출 목표(specific emissions targets)”를 준수하게 되었다. 이 규칙은 2014년 3월 14일에 소폭 개정되었다. 한편, 우리나라에서도 1990년에 연료사용량 및 자동차의 증가로 인한 대기오염의 심화를 예방하기 위하여 대기환경보전법⁹⁾을 제정하였고¹⁰⁾, 2008년 8월 환경과 성장의 균형을 도모하는 녹색성장을 국가발전 전략으로 채택하였으며¹¹⁾, 2010년 1월에 저탄소 녹색성장에 필요한 기반을 조성하기 위하여 녹색성장기본법¹²⁾을 제정하였다. 그리고 녹색성장기본법 제47조에 의거 “자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시”¹³⁾를 제정하였는데, 동 고시에서는 자동차 평균에너지소비효율기준과 온실가스 배출허용기준을 규정하고 있다. 특히 우리나라는 2012년 10월 녹색기후기금(GCF) 유치로 인하여 지구기후변화 및 온실가스감축에 대한 관심이 높아졌다.¹⁴⁾

8) European Commission, COM(2009) 593 final, 2009, p. 4.

9) 법률 제4262호, 1990.8.1, 제정(시행 1991.2.2.).

10) 자동차의 이산화탄소 배출 관련 주요 내용은 ‘자동차제작자로 하여금 그가 제작하고자 하는 자동차의 배출가스가 환경처장관이 정하는 기간까지 배출가스허용기준에 적합하다는 인증을 환경처장관으로부터 받은 후에 자동차를 제작하도록 하는 것’이다(대기환경보전법 제정이유).

11) 이은정·박명섭, “탄소배출 감축제도의 녹색기후기금에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국 무역상무학회, 제58권, 2013, p. 330.

12) 법률 제9931호, 2010.1.13., 제정(시행 2010.4.14.).

13) 환경부고시 제2011-89호, 2011.6.9, 제정(시행 2012.1.1.).

14) 녹색기후기금(GCF, Green Climate Fund) 이사회는 인천 송도 컨벤시아에서 열리고 있는 제2차 이사회에서 한국의 송도를 유치 도시로 결정하였다. 녹색기후기금(Green Climate Fund)은 개도국의 온실가스 감축과 기후변화 적응을 지원하는 기후변화 특화기금으로, 기후변화 장기재원 중 상당부분의 조달과 집행을 담당할 예정이다. 장기재원은 공공·민간재원 등을 통해 재원을 조달해 나가며, ‘20년까지 매년 1,000억불 규모로 조성을 목표로 한

유럽연합은 28개국으로 구성된 경제연합으로 세계 인구의 7%로 2012년 기준 세계경제의 23%를 차지하고, 수출과 수입에서 세계 최대를 기록하고 있다.¹⁵⁾ 또한, 2011년 7월 1일부터 한-EU FTA가 발효되었고, 2013년 기준 우리나라와의 교역량은 1,036억 달러로 중국(2,289억 달러)에 이어 두 번째로 높은 바, 유럽연합의 법규는 국내에도 적지 않게 영향을 미친다. 이에 따라 본 연구에서는 유럽연합의 신규 승용차 이산화탄소 배출 감축 규칙의 입법 배경 및 목적, 주요 내용, 영향평가, 시사점, 개정 규칙의 주요 내용 등을 분석함으로써 우리나라와의 교역에 미치는 영향을 최소화하는데 도움을 주고자 한다. 또한, 본 연구에서는 유럽연합의 환경오염 및 기후방지를 위한 유럽연합의 노력과 정책을 통하여 지구환경보호 및 기후변화방지의 중요성을 재인식함으로써 지구기후변화를 방지하는데 도움을 주고자 한다.

II. 입법 배경 및 목적

1. 입법 배경

기후변화의 주된 요인은 인간활동으로부터 배출되는 온실가스라는 점에 대해 과학적으로 공감되고 있다.¹⁶⁾ 유럽연합은 1993년 12월 15일에 유엔기후변화협약에 가입하였고,¹⁷⁾ 1994년에는 포장재 및 포장폐기물에 관한 지침을 제정하였다. 그리고 1998년 4월에 교토의정서(Kyoto Protocol)에 서명하였으며,¹⁸⁾ 2000년 6월에는 “유럽기후변화프로그램(the European Climate Change Programme)을 도입하는 등 지구기후변화를 위하여 가장 적극적인 노력을 기울이고 있다.¹⁹⁾

다.(2010.10.20.자 기획재정부 보도자료)

15) European Commission, “The European Union Explained: Trade”, Directorate-General for Communication, 2013, p. 3.

16) European Union, “Strategy on climate change: foundations of the strategy”, EU, 2005.

17) European Union, Official Journal of the European Union L 33, 1994, p. 11.

18) *Ibid.*

유럽연합은 유엔기후변화협약의 목적을 달성하기 위하여 지속적으로 이산화탄소 배출 감축을 위해 노력해 왔다. 1995년에 유럽연합에서는 자동차로부터 배출되는 이산화탄소 감축 전략을 채택하였고, 1998년에 유럽자동차제조사조합(the European Automobile Manufacturers' Association)은 2008년까지 신규자동차의 평균이산화탄소 배출을 140g/km로 감축하기로 약속하였다.²⁰⁾ 그리고 2003년 10월 23일 유럽의회와 유럽연합이사회는 공동으로 배출권거래 지침(Directive 2003/87/EC)을 의결하였다.²¹⁾ 이로 인하여 유럽연합의 배출권거래제도는 현실화되었으며²²⁾, 탄소배출권거래제를 중심으로 탄소 배출 감축정책을 실행하고 있다.²³⁾ 탄소배출권거래제도는 시장에 기반한 규제방식이기 때문에 전통적인 규제방식에 비하여 매우 유연한 규제방법으로 볼 수 있고,²⁴⁾ 대가를 지불하지 않았던 환경재를 거래의 대상으로 변화시켰다는 점에서 의미가 크다.²⁵⁾ 그리고 2007년 3월에 유럽이사회(the European Council)는 2020년까지 유럽연합 내 총 온실가스배출을 1990년 수준의 20%이하로 감축하기로 약속하였는데,²⁶⁾ 이 약속은 모든 회원국들은 신규 승용차에서 배출되는 이

19) European Commission, “Tackling Climate Change”, EC, 2014.

20) European Union, Official Journal of the European Union L 140, 2009.9, p. 2.
참고로 1999년에는 일본자동차제조사협회 및 한국자동차제조사협회에서도 2009년까지 신규자동차로부터 배출되는 이산화탄소를 140g/km로 감축하기로 약속하였다. 그리고 유럽자동차제조사협회와 일본 및 한국의 자동차제조사협회의 약속은 1999년 2월 15일에 유럽연합의 권고(Recommendation 1999/125/EC)로 채택되었다(European Union, Official Journal of the European Union L 40, 1999, p. 49).

21) European Union, Official Journal of the European Union L 275, 2003, p. 32.

22) John Hua Fan, Eduardo Roca and Alexandr Akimov, “Estimation and performance evaluation of optimal hedge ratios in the carbon market of the European Union Emissions Trading Scheme”, *Australian Journal of Management 2014, Vol. 39(1)*, 2014, p. 73.

23) 박명섭, 홍란주, 허윤석, “EU의 탄소배출권 거래제도에 관한 연구”, 국제지역연구, 국제지역학회, 제12권 제2호, 2008, p. 299.

24) 현준원, “온실가스 배출권거래제 법령의 주요내용과 법적 문제”, 환경법연구, 한국환경법학회, 제35권 제1호, 2013, p. 171.

25) 채애리, “배출권의 법적 성격 고찰(온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률을 중심으로)”, 환경법연구, 한국환경법학회, 제35권 제1호, 2013, p. 411.

26) European Commission, COM, 593 final, 2009, p. 2.

산화탄소를 상당한 정도로 감축해야 한다는 것을 내포하고 있다.

유럽연합 내에서 온실가스의 주요인인 이산화탄소 배출의 약 12%는 자동차로부터 발생하는 바,²⁷⁾ 유럽연합이사회 중 환경이사회(the Environment Council)는 2000년 10월 10일자 의결에서 유럽위원회로 하여금 경차(light duty vehicles)에 대한 온실가스 배출 감축 조치에 대해 검토할 것을 요청하였다. 그리고 2007년 2월 7일에 유럽위원회는 “승용차 및 경상용차의 이산화탄소 배출 감축을 위한 유럽공동체 전략의 검토결과에 대한 문서”를 채택하였는데, 이 문서에서는 추가적인 조치 없이는 신규차량에 대한 이산화탄소 배출을 평균 120g CO₂/km로 하고자 하는 유럽공동체의 목적을 2012년까지는 달성할 수 없다는 점을 강조하였다. 이에 따라 2007년 유럽위원회는 이산화탄소 배출 감축을 통한 지구기후변화를 방지하기 위하여 “신규 승용차 이산화탄소 배출 감축 규칙” 제정을 준비하였다. 그리고 2007년 10월 24일에 채택한 결의에서 유럽의회는 유럽위원회의 입법제안계획을 환영하였고, 이산화탄소 배출을 규제하는 것은 2011년 이후에 실행할 것을 제안하였는데, 그 이유는 자동차에 대한 기술개발에 의해 2015년까지 신차의 평균 이산화탄소 배출을 125g CO₂/km에 도달하기 위한 것이었다.²⁸⁾

한편, 유럽위원회는 동 입법안으로 인한 규제를 최소화하고 혜택을 극대화하기 위하여 다양한 정책대안별로 영향평가를 실시하였고, 2007년 12월 유럽위원회는 “신규 승용차 · 이산화탄소 배출 감축 규칙안(Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL Setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles)”²⁹⁾을 유럽의회 및 유럽연합이사회에 제출하였다. 유럽의회 및 유럽연합이사회에서 약 1년 반에 걸친 법안심사 결과 2009년 4월에 “신규 승용차 · 이산화탄소 배출 감축 규칙”(“Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April

27) European Commission, “Reducing CO₂ emissions from passenger cars”, EU, 2014.
(http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm.)

28) European Commission, COM(2007) 19, 2007, p. 8.

29) European Commission, COM(2007) 856 final, 2007.

2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles : “Regulation (EC) No 443/2009”)이 채택되었다.³⁰⁾ Regulation (EC) No 443/2009의 제정으로 이산화탄소 감축을 위해 자동차제조사들에게 자국 내의 이산화탄소 감축 목표보다 높은 기준과 계획적인 확실성을 제공하게 되었다.

2. 입법 목적

Regulation (EC) No 443/2009의 입법 목적은 유럽공동체 역내시장의 정상적인 기능을 보장하면서, 신규 승용차로부터 배출되는 평균이산화탄소 배출을 120g/km로 제한하는 유럽연합의 궁극적 목표를 달성하는 것이다.³¹⁾ 2012년 까지 신규 승용차에서 배출되는 평균·이산화탄소 배출을 130g/km로 제한하는 “통일 규칙”을 제정함으로써 역내 승용차 시장의 원활한 기능을 보장하기 위하여 제안되었고,³²⁾ 아울러 자동차 산업으로 하여금 신기술에 투자를 하도록 하는 유인하는 것을 목적으로 한다.³³⁾ 이러한 통일 규칙이 없으면, 승용차의 연료효율을 개선하여 이산화탄소 배출을 감축하기 위해 개별적인 조치를 취하고자 하는 회원국들이 피해를 입게 될 것이며, 개별 국가들이 이산화탄소 배출 감축 목표를 달성하는 것 보다는 통일 규칙을 통하여 유럽연합 회원국들이 모두 이산화탄소 배출 감축을 하도록 하는 것이 자동차 제조사들에게 보다 나은 확실성과 유연성을 줄 수 있다. 그리고 이산화탄소 배출 기준을 정함에 있어 시장의 영향 및 제조사들의 경쟁력을 고려하고, 차량용 모터기술의 개선을 통하여 신규 승용차의 평균 이산화탄소 배출을 130g/km로 제한하고, 2020년부터는 평균 이산화탄소 배출을 95g/km으로 제한하는 것이다. Regulation (EC) No 443/2009는 이산화탄소 감축을 위해 자동차제조사들에게 자국 내의 이산화탄소 감축 목표보다 높은 기준과 계획적인 확실성을 제공한다.

30) European Commission, COM 593 final, 2009, p. 4.

31) Regulation (EC) No 443/2009, 제1조.

32) European Commission, COM(2007) 856 final, 2007, p. 2.

33) European Commission, COM(2007) 856 final, 2007, p. 3.

Regulation (EC) No 443/2009는 i) 유럽연합에서 높은 수준의 환경보호를 제공하고 교토의정서의 목표 달성에 기여하는 것 ii) 유럽연합의 에너지공급보장을 개선하는 것 iii) 유럽연합 자동차산업의 경쟁력을 강화하고 에너지 효율 기술에 대한 연구를 장려하는 것 등의 일반적 정책목표를 추구한다. 그리고 환경변화영향을 감소시키고 승용차의 에너지 효율을 개선하는 구체적인 목표를 추구한다. 또한, 유럽 자동차 제조자의 다양성에 공평하고 자동차 제조자들 간 부당한 경쟁왜곡을 피할 수 있는 중립적이고 사회적으로 형평에 맞고 지속가능한 감축 목표를 보장하는 법안을 고안하는 것을 운영목표로 한다. 결과적으로 이 규칙은 유럽연합의 교토의정서의 목표를 달성하는 목표와 양립가능하게 된다.

Ⅲ. 규칙의 주요 내용

1. 제정규칙 주요 내용

1) 적용범위 및 대상

입법안은 유럽연합에 최초로 등록된 M1 자동차,³⁴⁾ 즉 승용차(passenger cars)로서 이전에 유럽연합 밖에서 등록되지 않았던 신규 승용차에만 적용된다. 그러나 유럽연합 밖에서 등록된 지 3개월 이내의 차량은 신규 승용차로 간주함으로써 편법적으로 규칙의 적용을 벗어나는 것을 제한하고 있다. 한편, Directive 2007/46/EC³⁵⁾ 부록 II의 제5조에서 규정하고 있는 특수목적차량³⁶⁾

34) “M1 자동차”에 대해서는 Directive 2007/46/EC 부록 II에서 다음과 같이 규정하고 있다. “Vehicles of category M, comprising not more than eight seating positions in addition to the driver’s seating position. Vehicles belonging to category M 1 shall have no space for standing passengers. The number of seating positions may be restricted to one (i.e. the driver’s seating position).”(European Commission, 2007L0046 — EN — 19.03.2013, p. 99.)

35) European Commission, 2007L0046 — EN — 19.03.2013, 2013, p. 108.

36) 규칙의 적용이 배제되는 특수목적차량은 다음과 같다.

에는 적용되지 않는다. 제조사들은 2개 이상의 제조사들이 연합체(pool)를 구성하여 해당 연합체를 기준으로 규제받을 수도 있다. 등록기준 연간 1만대 미만의 신규 승용차 제조사들은 특정 배출 목표의 적용제외를 신청할 수 있는데, 적용제외는 최장 5년까지 인정될 수 있다. 다만, 적용제외를 인정받은 제조사에게 적용제외 요건에 변동이 발생한 경우 즉시 유럽위원회에 이 사실을 통지해야 한다.

2) 이산화탄소 배출 기준

“2012년 1월 1일부터 시작되는 년도에 있어 승용차 제조사들은 다음에서 산정된 “특정 배출 목표(specific emissions targets)”를 초과할 수 없다.

<표 1> 특정 이산화탄소 배출

1) 2012 - 2015년

$$130 + a \times (M - M_0)$$

M : 자동차 총중량(kg)

M_0 : 1,372.0

a = 0.0457

2) 2016년 이후

$$130 + a \times (M - M_0)$$

M : 자동차 총중량(kg)

M_0 : 제13조제2항에 의한 값(2014년 10월 31일까지, 그리고 그 이후 매 3년마다 부록 I을 개정하여 “ M_0 ”를 조정한다.

a = 0.0457

각 제조사들별로 승용차의 평균 이산화탄소 배출을 결정하는데 있어 2012년에는 65%, 2013년에는 75%, 2014년에는 80%, 그리고 2015년에는 100%

(Motor caravan, Armoured vehicle, Ambulance, Hearse, Wheelchair accessible vehicle, Trailer caravan, Mobile crane, Special group Converter dolly, Exceptional load transport trailer)(European Commission, 2007L0046 — EN — 19.03.2013, 2013, p. 108.)

에 대해 적용한다. 그리고 이산화탄소 배출이 50g CO₂/km인 신규 승용차의 경우 평균 이산화탄소 배출량을 산정하는데 우대를 받는데, 2012년 및 2013년에는 3.5대로 인정되고, 2014년에는 2.5대, 2015년에는 1.5대, 그리고 2016년에는 1대로 인정된다. 따라서 이산화탄소 배출이 50g CO₂/km인 신규 승용차를 많이 생산하는 제조사들은 평균 이산화탄소 배출 산정에 있어 유리하다.

3) 평균이산화탄소 배출 모니터링 및 보고

2010년 1월 1일부터 각 회원국들은 자국내에 등록된 신규 승용차에 대한 정보를 연간단위로 기록해야 하며, 이러한 정보들은 각 회원국에 소재하는 제조사 및 수입자 또는 이들의 대리인들이 이용할 수 있어야 한다. 그리고 보고기관은 투명한 방법으로 운영되어야 하고, 2011년부터 매년 2월 28일 각 회원국들은 직전 년도의 자료들을 유럽위원회에 제출해야 한다. 유럽위원회는 매년 6월 30일까지 각 회원국들로부터 받은 자료들을 모아 중앙기록자 역할을 수행해야 하는데, 직전년도의 평균 이산화탄소 배출, 직전년도의 특정배출 목표, 그리고 직전년도의 평균 이산화탄소 배출과 직전년도의 이산화탄소 배출 목표와의 차이 등을 잠정 산정해야 한다.

유럽위원회는 각 제조사들에게 잠정적인 산정 자료를 통보하는데, 여기에는 등록된 신규 승용차 수량과 특정 이산화탄소 배출량을 포함해야 한다. 제조사들은 잠정 산정자료를 통보받은 날로 3월 이내에 유럽위원회에 자료의 오류를 통지할 수 있는데, 오류가 발생한 회원국을 특정해야 한다. 그리고 유럽위원회는 제조사들이 통보한 모든 자료를 검토하고, 10월 31일까지 그 자료를 확정 또는 수정해야 한다.

4) 초과배출 과징금

2012년부터는 이산화탄소 배출이 당해 연도의 특정 배출 목표를 초과하는 경우, 유럽위원회는 제조사 또는 제조사 연합체(pool)를 구성한 경우에는 제조사 '연합체 관리자'(pool manager)에게 초과배출 과징금을 부과한다. 초과배출 과징금은 다음과 같이 산정된다.

<표 2> 초과배출 과징금 산정

<p>1) 2012 - 2018년</p> <p>i) 제조사들의 평균 특정 배출이 특정 배출 목표 보다 3g CO₂ /km 초과 ((초과 배출량 - 3g CO₂ /km) × 95€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 25€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km) × 신규 승용차 수</p> <p>ii) 제조사들의 평균 특정 배출이 특정 배출 목표 보다 2~3g CO₂ /km 초과 ((초과 배출량 - 2g CO₂ /km) × 95€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 25€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km) × 신규 승용차 수</p> <p>iii) 제조사들의 평균 특정 배출이 특정 배출 목표 보다 1~2g CO₂ /km 초과 ((초과 배출량 - 1g CO₂ /km) × 95€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 25€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km + 1g CO₂ /km × 15€/g CO₂ /km) × 신규 승용차 수</p> <p>iv) 제조사들의 평균 특정 배출이 특정 배출 목표 보다 1g CO₂ /km 미만 초과 (초과배출량 × 5€/g CO₂ /km) × 신규 승용차 수</p> <p>2) 2019년 이후 (초과배출량 × 95€/g CO₂ /km) × 신규 승용차 수</p>

유럽위원회는 초과배출 과징금의 징수방법을 도입해야 한다. 초과배출 과징금은 유럽연합의 일반예산 수입으로 간주된다.

2. 영향평가

이 규칙은 자동차산업에 미치는 영향이 매우 큰 규제적 입법이기 때문에 입법안 준비 및 법안심사에 많은 시간과 노력이 소요되었다. 이 법안은 유럽위원회의 8개 부서로 구성되는 부서간 협의체를 설치하여 긴밀한 협의로 진행되었다. 2005부터 2006년에 이해관계자들 및 대중을 대상으로 유럽위원회는 제

1차 협의를 실시하였고, 유럽기후변화프로그램 하에 설치된 작업반에 의해 온라인 협의가 보충적으로 실시되었다.

그리고 2007년 5월에서 7월 사이에 온라인 공공협의를 실시되었는데, 개정된 이산화탄소 및 자동차 전략의 실행에 대한 가능한 규제적 접근을 조사하는데 목적을 둔 외부연구도 동시에 실시되었다. 인터넷 공공협의를 보충하기 위하여 2007년 7월 11일에 유럽위원회는 공청회를 개최하였는데, 입법안과 직접 관련된 이해관계자들(자동차산업, 공급자, 환경 NGO, 사회적 파트너, 소비자 등)에게 이 공청회에서 자신들의 입장을 밝힐 기회가 주어졌다. 입법안의 목표와 원칙들은 인터넷 공공협약에 명확히 기술되었고, 공청회는 관련 이해관계자들에게 공표되었으며, 언론에도 널리 보도되었다. 그리고 유럽위원회는 수렴된 의견들의 처리방법 및 처리절차에 대해 명확히 밝혔고, 공공협약 및 공청회를 위한 별도의 웹사이트를 만들었다. 입법안은 유럽연합 내에서의 신규 승용차의 이산화탄소 배출 기준을 정하는 것으로 기후변화에 맞서는 중요한 조치이다. 따라서 협약에 입법안에 의해 영향을 받게 될 자동차 공급자들, 환경단체, 회원국 및 대중 등 자동차산업 및 관련 분야를 포함시켰다. 유럽위원회는 공청회에 대해 이해관계자들에게 1개월 남짓한 기간을 통지하였고, 공공협약에 대한 서면의견 제출에 대해 10주의 기간을 부여하였다. 이해관계자들은 공청회에서 공개진술 및 공공협약의 서면의견 제출에 있어 적당한 시간을 보장받았다. 종합적으로 유럽위원회는 이해관계자들과 지속적으로 대화하였고, 이해관계자들이 요구하면 모두 만났으며,³⁷⁾ 이해관계자들은 모두 자신들의 의견을 밝힐 수 있었다. 유럽위원회는 두 개의 영향평가보고서 초안을 영향평가위원회(Impact Assessment Board)³⁸⁾에 제출하였다. 영향평가위원회에서는 정책대안의 평가에 적용한 방법들을 실질적으로 개선할 것을 요구하였고, 2007년 12월 4일 최종 의견서에서 영향평가보고서는 광범위한 이해관계자 협의, 다른 상응하는 제도와의 비교 등 양호한 영향분석 및 적당한 대안들을 포함하고 있다고 밝혔

37) 이해관계자들과의 회의 이후의 의견들은 다음 사이트에서 검색 가능.

http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm.

38) 영향평가위원회는 유럽위원회의 모든 영향평가를 심사하여 의견서를 발표함으로써 유럽연합의 영향평가제도가 바람직하게 운영되는데 중요한 역할을 한다(김상만, “유럽연합(EU)의 입법절차에서 영향평가위원회의 역할 및 운영에 대한 연구”, 홍익법학, 홍익대학교 법학연구소, 제14권제4호, 2013, p. 664).

다.³⁹⁾ 그리고 영향평가위원회의 의견은 최종 영향평가보고서에 반영되었다.

영향평가에서는 3개의 정책대안을 제시하였다. 2007년 2월 7일 유럽위원회의 2개의 문서⁴⁰⁾에서 “자발적인 합의는 실패하였기 때문에 입법을 추진할 필요가 있다”고 판단하였는데, 정책대안 중 “정책불변”(no policy change) 및 “규칙의 대안(alternatives to regulation) 또는 자발적 합의” 두 개의 정책대안은 초기부터 폐기되었다.⁴¹⁾

정책대안 1(“동일한 목표”(Uniform target))은 각 제조사들에게 2012년 판매되는 신차의 평균 이산화탄소 배출에 대해 공통적인 배출한도를 설정하는 것이다. 이 정책대안이 작용하기 위해서는 자동차 제조사들의 현행 제품 포트폴리오의 다양성 관점에서 필요한 유연성을 제공하는 거래방법에 의존할 필요가 있다. 정책대안 2(“유용성 변수 한계 곡선”(Utility parameter based limit curve))은 차량의 유용성 함수로서 이산화탄소 배출 제한을 제공하는 일차함수이다. 일차함수곡선의 기울기는 제조사들 간의 부담 분담 및 환경적 성과에 영향을 준다. 정책대안 3(“비율 감축목표(percentage reduction based targets)”)은 2006년 수준인 160g CO₂/km와 2012년 목표인 130g CO₂/km간의 격차인 약 19%에 상당하는 확정된 감축이 각 제조사들의 2006년의 배출 수준에 대해 모두 요구된다는 것이다. 다시 말해, 각 제조사들은 자신들의 2006년 차량에 대한 이산화탄소 배출에 비해 2012년에는 약 19% 감축해야 한다는 것이다.

경제적 영향분석에서는 제조사들에게 가장 비용부담이 가장 적은 것은 정책대안 2로 밝혀졌다. 정책대안 1에서는, 일률적으로 모든 것에 대해 130g CO₂/km의 통일된 목표를 정하는 것은 대형 차량 제조사들 보다 소형차량 제조사들이 이 기준을 준수하기에 용이하다는 것을 의미한다. 이것은 유럽의 다양한 자동차 제조사들에게 우려를 가져오고, 경쟁중립적이지 않은데, 그 이유

39) European Commission(2007), D(2007) 10823.

40) “승용차 및 경상용차의 이산화탄소 배출 감축을 위한 유럽공동체 전략의 검토결과에 대한 문서(a Communication on the results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light commercial vehicles)”와 “21세기 자동차에 관한 경쟁적인 자동차규정들에 대한 문서(a Communication on a Competitive Automotive Regulatory Framework for the 21st Century CARS 21)”

41) European Commission(2007), SEC(2007) 1723, p. 19.

는 소형 자동차 제조사들에게 이산화탄소 배출 감축을 위한 인센티브 부여 없이 대형 자동차 제조사들에게만 불이익을 주기 때문이다. 정책대안 2는 제조사들에게 상대적인 소매가격인상을 가져오지만 균등한 가중매매분포를 보인다. 정책대안 3은 정책대안 1이나 2에 비해 평균비용이 낮으며, 모든 제조사들에게 균등한 상대적인 소매가격 인상을 초래하게 되지만, 조기에 이산화탄소 배출을 추진했던 제조사들에게는 더 많은 비용부담을 가져오게 된다.

사회적 영향분석에서는 신차에 대한 가격변동성이 0 ~ -1이라고 가정할 때, 6%의 가격인상은 6%의 판매 감소를 가져오는데, 이 경우 총매출가격은 다소 증가하게 된다. 따라서 유럽연합 내에서의 낮은 자동차 판매가 반드시 자동차 제조산업의 실적을 초래하는 것은 아니며, 고용증가를 가져올 수도 있는 바, 고용시장에서의 직접적인 영향은 적은 것으로 보인다. 높은 가격은 공급량 증가에 양의 승수효과를 가져오며, 그 중 일부는 추가적인 고용창출을 가져올 수도 있다. 유럽연합에서의 고비용으로 인하여 자동차 생산설비를 유럽연합 밖으로 이전하는 것이 우려되는데, 자동차 제조사들은 자동차 판매지에 신규생산설비를 배치하는 경향이 있고, 이 법안은 유럽연합 국내외의 모든 제조사들에게 적용된다. 사회적 형평성면에서 자동차 소매가격의 인상은 연료절감으로 충분히 보상받을 것이다. 정책대안 1에서 소형차량의 상대적인 소매가격 인상은 대형차량과 거의 동일하며, 중형차량 보다는 다소 높는데, 경유차량에 대해서는 정책대안 2에도 동일하다. 정책대안 2에서 기울기 80% 이하에서 유럽에서 판매되는 자동차의 80% 이상은 상대적인 평균소매가는 평균가치 이하로 인상될 것이다. 정책대안 3에는 상대적인 소매가 인상은 소형/경량/이산화탄소 소량배출 차량의 제조사들에게 더 높을 것인데, 이는 수용가능성 및 공정성 우려를 초래한다.

환경적 영향분석에서는 정책대안 1에서는 모든 제조사들에 대해 이산화탄소 배출 감축 목표는 130g으로 동일하기 때문에 환경적 성과는 시장유동성 및 준법장치의 효율성과 연관되어 있다. 시장이 효율적으로 운영될지는 불확실하지만, 시장전략 이상으로 진행되기 때문에 과징금 수준은 제도의 효율성에 결정적인 영향을 준다. 정책대안 2에서는 “유용성변수” 가정은 일차함수의 정의에 결정적인데, 이는 130g CO₂/km의 목표가 이행되는 것을 확실하게 하기 위함이다. 정책대안 3은 다양한 제조사들의 시장지위는 시장점유율에서 그대로 유지된다는 것을 가정하고, 환경적 결과는 과징금 수준에 연동되어 있다. 그러나

시장이 크게 변동하는 경우, 자동차 제조사들은 이산화탄소 의무를 충족할 수도 있지만, 전체적인 목표인 130g CO₂/km는 달성하지 못할 수도 있다.

3. 2014년 개정 규칙 주요 내용

2009년 4월에 제정된 Regulation (EC) No 443/2009의 제13조 제5항에 따라 유럽위원회는 2020년까지 95g CO₂/km의 목표를 효율적인 방법으로 달성하는 방법을 검토해야 했다. 그리고 Regulation (EC) No 443/2009는 경쟁법면에서 중립적이며, 사회적으로 형평에 부합하고 지속가능하도록 하는 것이 바람직하다.⁴²⁾ 또한, 95g CO₂/km의 목표의 일치 여부를 확인하는 목적에서 Regulation (EC) No 715/2007에 의거 지속적으로 이산화탄소 배출을 측정하는 것이 필요하였다. 또한, 화석연료가격의 상승은 유럽연합 내에서의 경제회복, 에너지안보, 지원가능성 등에 부정적인 영향을 주었다. 따라서 원유에 대한 의존도를 축소하면서 신규 승용차 및 신규경상용차의 효율성 및 지속가능성에 우선순위를 두었다. 대체연료 인프라 및 자동차 인프라에 대한 공통적인 기술적 사양의 부족은 저탄소배출 차량의 부양에 장애가 될 수 있다. 따라서 이러한 인프라의 구축을 보장하는 것은 유럽에서 시장의 동력을 공고히 하고 경제성장을 제고할 수 있을 것이다. 그리고 유럽연합에서는 이 규칙을 준수하는 것은 소규모의 자동차제조사들에게 부적합한 영향을 주고, 위반에 대한 고도의 행정적 부담이 초래되고, 이러한 소규모의 자동차제조사들이 판매한 자동차는 이산화탄소 배출에 미미한 영향을 주기 때문에 유럽연합 내에서 1,000대 이하의 신규 승용차를 판매하는 자동차제조사들은 이 규칙의 특정배출목표 및 초과배출 가징금의 적용을 배제시키는 것이 필요했다.

2011년 유럽위원회는 Regulation (EC) No 443/2009의 개정 작업에 착수하였고, 그 결과 2012년 7월 유럽의회 및 유럽연합이사회에 Regulation (EC) No 443/2009의 개정안(Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EC) No 443/2009 to define the modalities for reaching the 2020 target to reduce

42) European Union(2014), Official Journal of the European Union L 103, p. 15.

CO2 emissions from new passenger cars)을 제출하였다.⁴³⁾ 그리고 1년 반 이상의 법안심사 결과 2014년 3월 11일에 유럽의회 및 유럽연합위원회는 Regulation (EC) No 443/2009을 개정(REGULATION (EU) No 333/2014 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 March 2014 amending Regulation (EC) No 443/2009 to define the modalities for reaching the 2020 target to reduce CO2 emissions from new passenger cars : Regulation (EC) No 333/2014)하였다.⁴⁴⁾ Regulation (EC) No 333/2014의 주된 목적은 2020년까지 신규자동차에 대한 이산화탄소 배출을 95g CO2/km로 제한하는 목표를 달성하기 위한 방법을 강구하는 것이며,⁴⁵⁾ 주요 개정 내용은 다음과 같다.

첫째, 2020년부터 이 규칙은 Regulation (EC) No 715/2007, Regulation (EC) No 692/2008의 부속서 XIII, 실행조치, 혁신기술에 따라 신규 자동차로부터의 평균 이산화탄소배출 목표를 95g CO2/km로 정한다.

둘째, 직전년도에 유럽연합 내에서 신규 승용차 등록차량이 500대 이하인 자동차 제조사들에 대해서는 제4조, 제8조제4항(b), 제9조, 제10조제1항(a), 그리고 제10조제1항(b)가 적용되지 않는다. 참고로 2012년에 제정된 우리나라의 “자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시” 제6조에서는 2009년 국내 자동차 판매량이 4,500대 이하인 자동차 제조사에 대해서는 2015년까지 매년 제4조에 따른 자동차 평균에너지소비효율기준 또는 자동차 온실가스 배출허용기준의 19% 완화된 기준을 적용한다고 규정하고, 2009년 국내 판매량이 500대 이하인 자동차 제작업체에 대하여 환경부장관은 지식경제부장관 및 해당 자동차 제작업체와 협의하여 감축 또는 개선해야 하는 자동차 제작업체별 온실가스 평균배출량 감축 목표 기준 또는 평균에너지소비효율 개선 목표 기준을 정하여 적용한다고 규정하고 있다.

셋째, 이산화탄소 특정배출이 35g CO2/km 이하인 신규 승용차에 대해서는 2020년부터 2023년까지는 1.3 대로 계산되고, 2024년부터는 1대로 산정된다. 종전 규칙 Regulation (EC) No 443/2009에서는 이산화탄소 특정배출이 50g

43) European Commission, COM(2012) 393 final, 2012.

44) European Union, Official Journal of the European Union L 103, 2014, pp. 15~21.

45) European Commission, COM(2012) 393 final, 2012, p. 4.

CO₂/km 이하인 신규 승용차에 대해 2016년부터는 1대로 산정하는 것으로 규정하고 있었는데, 이산화탄소 배출 감축을 장려하기 위하여 이산화탄소 특정 배출이 35g CO₂/km의 신규 승용차에 대한 규정을 신설하였다.

넷째, 유럽위원회로 하여금 이산화탄소 초과 배출에 대한 과징금을 징수할 수 있는 법을 제정할 수 있도록 위임하였다. 따라서 유럽위원회는 이산화탄소 초과 배출 과징금을 징수할 수 있는 실질적인 권한을 보유하게 되었다. 참고로 통합유럽연합운영조약(Consolidated Version of the Treaty on the Functioning of the European Union : “TFEU”) 제290조⁴⁶⁾에서는 입법권을 유럽위원회에 위임할 수 있는 위임입법을 규정하고 있으며, 이에 근거하여 개정 규칙에서는 과징금 징수에 관한 입법을 유럽위원회에 하부위임하였다. 종전 규칙에서는 유럽위원회로 하여금 징수방법을 수립하도록 하였는데, 개정 규칙에서는 과징금 징수의 입법 근거를 마련함으로써 이산화탄소 초과 배출에 대한 과징금의 실효성을 제고할 수 있게 되었다.

다섯째, 자동차 제조사들의 2020년부터의 ‘특정 배출 목표’를 다음과 같이 추가하였다. 개정전에는 2016년 이후로만 규정하였고, 기본값은 130으로 정하였으나, 개정 규칙에서는 2020년 이후로 규정하였으며, 기본값도 95로 하향하였다. 이로써 2020년 이후에는 이산화탄소 배출 감축을 강화하였다.

46) Article 290.

1. A legislative act may delegate to the Commission the power to adopt non-legislative acts of general application to supplement or amend certain non-essential elements of the legislative act.
The objectives, content, scope and duration of the delegation of power shall be explicitly defined in the legislative acts. The essential elements of an area shall be reserved for the legislative act and accordingly shall not be the subject of a delegation of power.
2. Legislative acts shall explicitly lay down the conditions to which the delegation is subject; these conditions may be as follows:
 - (a) the European Parliament or the Council may decide to revoke the delegation;
 - (b) the delegated act may enter into force only if no objection has been expressed by the European Parliament or the Council within a period set by the legislative act.For the purposes of (a) and (b), the European Parliament shall act by a majority of its component members, and the Council by a qualified majority.

<표 3> 특정 · 이산화탄소 배출

2020년 이후

$$95 + a \times (M - M_0)$$

M : 자동차 총중량(kg)

M₀ : 제13조제2항에 의한 값

$$a = 0.0333$$

IV. 결론 및 시사점

지구온난화 및 지구기후변화는 인류가 직면하고 있는 가장 큰 환경위험 중의 하나인데, 지구온난화의 주된 요인은 이산화탄소와 같은 온실가스의 증가라는 점에 과학적으로 공감하고 있다. 온실가스 배출을 감축하고 환경생태계를 보호하기 위하여 국제연합에서는 유엔기후변화협약을 채택하였고, 1997년에는 유엔기후변화협약의 실효성을 확보하기 위하여 교토의정서를 채택하였다. 유럽연합은 지구기후변화 및 환경오염 방지를 위하여 가장 적극적인 노력을 기울이고 있다. 온실가스배출에 의한 기후변화에는 대규모의 외부효과, 즉 자동차 운전 또는 석탄으로 생산된 전기를 사용하는 등의 활동을 통해 온실가스를 배출한 개인들이 이러한 활동으로부터 혜택을 얻는 시장실패(market failure)가 존재한다.⁴⁷⁾ 이러한 점에서 승용차의 이산화탄소 배출의 원인을 제공하는 자동차 제조사들에게 부담을 규정한다는 점에서 Regulation (EC) No 443/2009은 중요한 의미가 있다. 그 외 Regulation (EC) No 443/2009은 다음의 점에서 중요한 의미를 가진다.

첫째, 이 규칙은 이산화탄소 배출을 통하여 지구기후변화를 방지하기 위한 유럽연합의 일련의 정책으로 제안되었다. 유럽연합에서는 1993년에 UNFCCC에 가입하였고, 1998년에는 교토의정서에 서명하였으며, 2000년 6월에는 유럽기후변화프로그램을 도입하였다. 1995년에 유럽연합에서는 자동차로부터 배출

47) Tracy Epps · Andrew Green(2010), *op. cit.*, p. 5 ; N. Stern, “The Economics of Climate Change”, The Stern Review, Cambridge University Press, 2007.

되는 이산화탄소 감축 전략을 채택하였고, 1998년에는 유럽자동차제조사조합은 2008년까지 신규자동차의 평균이산화탄소 배출을 140g/km로 감축하기로 약속하였다.⁴⁸⁾ 그리고 2003년 10월 23일에 유럽의회와 유럽연합이사회는 공동으로 배출권거래지침(Directive 2003/87/EC)⁴⁹⁾을 제정하여 온실가스배출권 거래제도를 법제화하였다.⁵⁰⁾

둘째, 이 규칙은 자동차의 이산화탄소 배출 규제에 대해 구체적으로 규정하고 있으며, 자동차 산업의 피해를 축소하기 위해 배출기준을 시기별로 차등하고 있다. 따라서 단지 선언적인 규칙이 아니고, 실질적으로 자동차 산업 및 우리나라의 대 유럽 자동차 수출에 영향을 준다. 2010년에 우리나라는 저탄소 녹색성장에 필요한 기반을 조성하고 녹색기술과 녹색산업을 새로운 성장동력으로 활용함으로써 저탄소 녹색성장 기본법을 제정하였다(제1조). 그리고 자동차 등의 제조사들로 하여금 자동차 등에서 배출되는 온실가스를 감축하기 위한 방안을 마련하고, 온실가스 감축을 위한 국제경쟁 체제에 부응할 수 있도록 적극 노력하여야 한다고 규정하고 있으며(제47조 제1항), 2012년에는 “자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시”⁵¹⁾를 제정하였고, 동 고시에서는 자동차 평균에너지소비효율기준과 온실가스 배출허용기준을 규정하고 있다.⁵²⁾ Regulation (EC) No 443/2009에서는 2012년부터 2015년까지는 동일한 기준을 규정하고, 2016년부터는 강화된 기준을 적용하고 있는데, “자동차 평균에너지소비효율기준·온

48) European Union, Official Journal of the European Union L 140, 2009, p. 2.

참고로 1999년에는 일본자동차제조사협회 및 한국자동차제조사협회에서도 2009년까지 신규자동차로부터 배출되는 이산화탄소를 140g/km로 감축하기로 약속하였다. 그리고 유럽자동차제조사협회와 일본 및 한국의 자동차제조사협회의 약속은 1999년 2월 15일에 유럽연합의 권고(Recommendation 1999/125/EC)로 채택되었다.(European Union, Official Journal of the European Union L 40, 1999, p. 49).

49) 입법안의 공식 제목은 “Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC”이다.

50) European Union, Official Journal of the European Union L 275, 2003, p. 32.

51) 환경부고시 제2011-89호, 2011.6.9, 제정(시행 2012.1.1.).

52) 제3조 및 별표 1에서 자동차 평균에너지소비효율기준 및 온실가스 배출허용기준을 규정하고 있다.

실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시”에서는 2012년에는 30%, 2013년에는 60%, 2014년에는 80%, 2015년부터는 100%를 적용하는 것으로 규정하고 있는 바, Regulation (EC) No 443/2009과는 달리 2013년부터 연도별 적용기준이 크게 강화되어 있음을 알 수 있다.

셋째, 이 규칙은 유럽연합의 장기적인 이산화탄소 감축 목표를 통해 이루어졌다. 이산화탄소 배출 감축을 위한 유럽연합의 정책을 보면, 장기적인 감축 목표를 정해놓고 그 목표를 달성하기 위한 최선의 제도를 도입하고자 노력하고 있다. 이 규칙은 2단계로 운영되는데, 1단계는 2015년까지로 목표준수를 위한 수단이 제시되었고, 2단계는 2020년까지로 필요한 수단을 실행하지 않고는 목표를 달성할 수 없다.⁵³⁾

넷째, 유럽연합 회원국 전체에 대해 통일적으로 적용되는 통합적인 접근을 실행하는 입법이다. 2007년 2월 7일에는 유럽위원회는 2개의 문서⁵⁴⁾를 채택하여 이산화탄소 배출을 감축하고 유럽연합 내에서 판매되는 신규자동차의 연료효율을 개선하기 위한 정책들이 신규차량에 대한 이산화탄소 배출을 평균 120g CO₂/km로 하는 오랜 목표에 도달하는데 요구되는 진전을 가져오지 못했으며, 이에 따라 유럽위원회에서는 2012년까지 120g CO₂/km로 제한하는 “통합적인 접근”을 실행하는 입법안을 제안하기로 결정하였다.

다섯째, 이 규칙은 이산화탄소 배출 감축 강제하는 강한 규제적 속성을 지니고 있다. 입법안으로 인한 규제를 최소화하고 혜택을 극대화하기 위하여 다양한 정책대안별로 영향평가를 실시하고 영향평가보고서를 유럽의회 및 유럽연합이사회에 제출하였다. 유럽위원회는 동 입법안에 대한 영향평가를 실시하여 2012년 4월 25일에 영향평가위원회에 영향평가보고서 1차 초안을 제출하였고, 2012년 5월 25일에 영향평가위원회에서는 영향평가보고서 초안에 대해 의견서를 발표하였으며, 유럽위원회는 동 의견서를 반영하여 영향평가보고서를 수정하였다.

53) European Commission, COM(2012) 393 final, 2012, p. 2.

54) “승용차 및 경상용차의 이산화탄소 배출 감축을 위한 유럽공동체 전략의 검토결과에 대한 문서(a Communication on the results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light commercial vehicles)”와 “21세기 자동차에 관한 경쟁적인 자동차규정틀에 대한 문서(a Communication on a Competitive Automotive Regulatory Framework for the 21st Century CARS 21)”

여섯째, 이 규칙은 유럽연합에서 차량의 이산화탄소 배출을 규제하는 최초의 “규칙”(Regulation)이다. 종전의 정책들은 각 회원국들을 직접 규율하지 못하는 약한 규제이었으나, Regulation (EC) No 443/2009는 별도의 입법 없이 직접 적용되는 강한 규제법규이다.

일곱째, 유럽의회 및 유럽연합이사회의 법안심사도 매우 신중한 심사가 진행되었으며, 그 결과 이 입법안의 법안심사에는 1년 반이나 소요되었다. 향후 우리나라에서도 자동차의 이산화탄소 배출 감축 법안을 도입할 때, 충분한 검토가 필요할 것이다.

여덟째, 입법의 실효성을 보장하기 위하여 규칙을 준수하지 못하는 제조사들에게는 과징금을 부여하였다. 그리고 입법이 유럽경제에 미치는 영향을 최소화하기 위하여 우선 신규 승용차에 대해서만 이산화탄소 배출을 규제하기로 하였다.

아홉째, 이 규칙의 적용대상은 유럽연합에서 생산되는 승용차가 아니고 유럽연합에서 판매되는 승용차이다. 따라서 유럽으로 수출하는 우리나라의 자동차도 적용대상이 되는 바, 우리나라의 자동차 제조사들도 이 규칙의 내용을 숙지하고 향후 자동차의 이산화탄소 배출을 규제하는 유럽연합의 입법을 모니터링한다.

유럽연합은 2009년 4월에 “신규 승용차의 이산화탄소 배출 감축 규칙”을 채택하였고, 동 규칙에 의해 2012년부터는 각 제조사들은 동 규칙에서 정한 특정 배출 목표를 준수하게 되었다. 2012년에는 항공기의 이산화탄소 배출을 제한하는 규칙이 발효되는 등 유럽연합은 이산화탄소 배출 감축 입법에 총력을 기울이고 있다.⁵⁵⁾ 우리나라에서도 1990년에 연료사용량 및 자동차의 증가로 인한 대기오염의 심화를 예방하기 위하여 대기환경보전법을 제정하였으며, 저탄소 녹색성장에 필요한 기반을 조성하고 녹색기술과 녹색산업을 새로운 성장동력으로 활용하기 위하여 2010년 1월 녹색성장기본법을 제정하였다. 녹색성장기본법은 저탄소 사회의 구현을 위한 기후변화대응의 기본원칙으로서 지구온난화에 따른 기후변화의 문제 해결을 위한 범지구적 노력에 적극 참여할 것과 함께 온실가스를 획기적으로 감축하기 위한 각종 기술을 적극 개발하고 활

55) Elodie Blanc and Niven Winchester, “The Impact of the EU Emissions Trading System on Air Passenger Arrivals in the Caribbean”, *Journal of Travel Research*, 2012, p. 355.

용할 것 등을 규정하고 있다.⁵⁶⁾ 특히 우리나라는 2012년 10월 녹색기후기금(GCF) 유치로 인하여 지구기후변화 및 온실가스감축에 대한 관심이 높아졌다.

Regulation (EC) No 443/2009는 “규칙”으로 제정되어 별도의 입법 없이 직접 적용되는 강한 규제법규로 유럽연합의 장기적인 이산화탄소 감축 목표를 통해 입법이 이루어졌다. Regulation (EC) No 443/2009의 적용대상은 유럽연합에서 생산되는 승용차가 아니고 유럽연합에서 판매되는 승용차이다. 따라서 유럽으로 수출하는 우리나라의 자동차도 적용대상이 되는 바, 우리나라의 자동차 제조사들도 이 규칙의 내용을 숙지하고 향후 자동차의 이산화탄소 배출을 규제하는 유럽연합의 입법을 모니터링할 필요가 있다. 유럽연합은 경제공동체 외에 민주주의, 법치주의, 인권 및 평화를 실현하기 위한 정치적 공동체로서의 목적을 실현하기 위하여 적극적이고 구체적인 활동을 하고 있는 바⁵⁷⁾, 유럽연합의 환경오염 및 기후방지를 위한 유럽연합의 노력과 정책을 통하여 지구환경보호 및 기후변화방지의 중요성을 재인식할 필요가 있다. 한편, 승용차로부터의 이산화탄소 배출 감축의 목표를 효율적으로 달성하기 위하여 2014년 3월에 “Regulation (EC) No 443/2009”은 “Regulation (EC) No 333/2014”으로 개정되었다. 개정 규칙에서는 직전년도 기준 신규 승용차 등록판매대수 500대 이하인 자동차제조사들에게는 일부 조항의 적용을 면제하는 혜택을 부여하고 있으나, 과징금 부과와 실효성을 제고하기 위해 관련 입법권한을 유럽위원회에 위임하였다. 이에 따라 초과 배출 승용차 제조사들은 과징금 부담이 강화되었다고 볼 수 있는 바, 이점에 대한 주의가 요구된다.

56) 전종익, “탄소배출권의 헌법적 성격과 거래제도”, 법조, 법조협회, 제59권 제5호, 2010, p. 7.

57) 박인수, “유럽연합의 기본법과 법의 일반원칙”, 유럽헌법연구, 유럽헌법학회, 제13호, 2013, p. 27.

참 고 문 헌

- 강신원, “무신용장 방식 무역서류의 교환의 은행 간 전자화 구현: SWIFTNet TSU(Trade Service Utility) 서비스”, 제50회 한국무역상무학회 산학협동 동계 세미나 발표논문집, 2013.
- 김은정, “탄소배출권거래제 도입에 따른 녹색금융활성화 방안에 관한 연구(자본시장법을 중심으로)“, 선진상사법률연구, 통권 제60호, 법무부, 2012.
- 김상만, “유럽연합(EU)의 입법절차에서 영향평가위원회의 역할 및 운영에 대한 연구”, 홍익법학, 홍익대학교 법학연구소, 제14권 제4호, 2013.
- 박명섭·홍란주·허은석, “EU의 탄소배출권 거래제도에 관한 연구”, 국제지역연구, 국제지역학회, 제12권 제2호, 2008.
- 박인수, “유럽연합의 기본법과 법의 일반원칙”, 유럽헌법연구, 유럽헌법학회, 제13호, 2013.
- 손우식·박명섭, “탄소시장과 탄소펀드 개발에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국 무역상무학회, 제46권, 2010.
- 안건형, “탄소배출권 거래 분쟁과 중재를 통한 분쟁해결”, 콘텐츠재산연구, 창간호, 차세대콘텐츠재산학회, 2010.
- 오오구시 타쿠야(박명섭·홍란주·김은주 편역), 탄소배출권 거래와 시장, 아카데미프레스, 2011.
- 이은정·박명섭, “탄소배출 감축제도하의 녹색기후기금에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제58권, 2013.
- 전종익, “탄소배출권의 헌법적 성격과 거래제도”, 법조, 법조협회, 제59권 제5호, 2010.
- 채애리, “배출권의 법적 성격 고찰(온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률을 중심으로)”, 환경법연구, 한국환경법학회, 제35권 제1호, 2013.
- 현준원, “온실가스 배출권거래제 법령의 주요내용과 법적 문제”, 환경법연구, 한국환경법학회, 제35권 제1호, 2013.
- Elodie Blanc and Niven Winchester, “The Impact of the EU Emissions Trading System on Air Passenger Arrivals in the Caribbean“,

- Journal of Travel Research, 2012.
- European Commission, COM(2007) 19, 2007.
- European Commission, COM(2007) 856 final, 2007.
- European Commission, D(2007) 10823, 2007.
- European Commission, SEC(2007) 1723, 2007.
- European Commission, COM(2009) 593 final, 2009.
- European Commission, COM(2009) 593 final, 2009/0173 (COD), 2009.
- European Union, Official Journal of the European Union L 140, 2009.
- European Commission, COM(2012) 393 final, 2012.
- European Commission, “The European Union explained: Trade”,
Directorate– General for Communication, 2013.
- European Commission, 2007L0046 — EN — 19.03.2013, 2013.
- European Commission, “Reducing CO2 emissions from passenger cars”, EC,
2014.
- European Commission, “Tackling Climate Change”, EC, 2014.
- European Union, Official Journal of the European Union L 33, 1994.
- European Union, Official Journal of the European Union L 40, 1999.
- European Union, Official Journal of the European Union L 275, 2003.
- European Union, “Strategy on climate change: foundations of the strategy”,
EC, 2005.
- European Union, Official Journal of the European Union L 140, 2009.
- European Union, Official Journal of the European Union L 103, 2014.
- N. Stern, “The Economics of Climate Change”, The Stern Review, Cambridge
University Press, 2007.
- John Hua Fan, Eduardo Roca and Alexandr Akimov, “Estimation and
performance evaluation of optimal hedge ratios in the carbon market
of the European Union Emissions Trading Scheme”, Australian
Journal of Management 2014, Vol. 39(1), 2014.
- Tracy Epps · Andrew Green, Reconciling Trade and Climate : How the WTO
Can Help Address Climate Change, Edward Elgar Publishing Inc.,
2010.

ABSTRACT

A Study on the EU Regulation for Reducing CO₂ from New Passenger Cars to Prevent Climate Change

Park, Myong Sop

Han, Nak Hyun

Kim, Sang Man

Climate change is one of the biggest dangers facing all living creatures in the earth. It has been understood that emissions of greenhouse gases from human activity is the cause of climate change. Cars are responsible for around 12% of total EU emissions of CO₂, the main greenhouse gas.

The United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC or FCCC) is an international environmental treaty adopted at the United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) on 9 May, 1992, which entered into force on 21 March 1994. The European Commission first adopted a Community Strategy to reduce CO₂ emissions from cars in 1995.

On 19 December 2007, the European Commission proposed “Proposal for Setting emission performance standards for new passenger cars to reduce CO₂ emissions”, which was adopted on 23 April 2009 as “Regulation (EC) No 443/2009”. Prior to submitting the Proposal, the European Commission performed impact assessment and prepared impact assessment report which was reviewed by the Impact Assessment Board. The objective of this Regulation is to set emission performance standards for new passenger cars registered in the Community, which forms part of the Community’s integrated approach to reducing CO₂ emissions from light-duty vehicles while ensuring the proper functioning of the internal

market. In the event that a manufacturer fails to meet its target, it will be required to pay an excess emissions premium in respect of each calendar year from 2012 onwards.

On 11 March 2014, Regulation (EC) No 333/2014 amending Regulation (EC) No 443/2009 was adopted. Regulation (EC) No 333/2014 amends Regulation (EC) No 443/2009 to implement the modalities of meeting the 95g CO₂/km target for new passenger cars to be reached in 2020. As industry benefits from indications of the regulatory regime that would apply beyond 2020, the Regulation includes a further review to take place by, at the latest, 31 December 2014.

Key Words : European Union (EU), Climate Change, CO₂ Emission, Greenhouse Gas, UNFCCC, Impact Assessment, the EU Regulation for Reducing CO₂ From New Passenger Cars (Regulation (EC) No 443/2009)